A. Hydr. 29.

Jg. 5781

DICTIONAIRE
DE
MARINE.
A AMSTERDAM, chez PIERRE BRUNEL. 1702.

DICTIONNAIRE
DE
MARINE
CONTENANT
LES TERMES DE LA
NAVIGATION
ET DE
L'ARCHITECTURE NAVALE
Avec les Règles & Proportions qui doivent y être obſervées.

OUVRAGE ENRICHI DE FIGURES

Repréſentant divers Vaiſſeaux, les principales Piéces ſervant à leur conſtruction, les différens Pavillons des Nations, les Inſtrumens de Mathématique, Outils de Charpenterie & Menuïſerie concernant la fabrique; avec les diverſes fonctions des Oficiers.

R

A AMSTERDAM,

Chez PIERRE BRUNEL, Marchand Libraire, ſur le Dam. M. D. CCII.

Avec Privilége de Noſſ. les Etats de Hollande & Weſtfriſe.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

A SON EXCELLENCE
MONSEIGNEUR
ANTHOINE
COMTE
DU SAINT EMPIRE
BARON D'ALDENBOURG, SEIGNEUR DE VARELL, KNIEPHAUSEN, ET DOORWERTH.

MONSEIGNEUR,

QVelque atachement que j'aie pour votre illuſtre Maiſon & pour la Perſonne de VOTRE EXCELLENCE, je n'ai pas eu l'avantage de pouvoir rien contribuer à votre inſtruction. Dès le moment que j'ai eu l'honneur de vous aprocher je vous ai trou-

vé pourvu de lumiéres beaucoup au-deſſus de votre âge, & je n'ai point eu d'autre parti à prendre que celui de les admirer, & d'admirer encore plus la juſteſſe d'eſprit dont elles étoient acompagnées. Maintenant, MONSEIGNEUR, que ces connoiſſances ſont à un point où je devrois bien-moins prétendre de rien ajoûter que je n'ai fait autrefois, je me fais un fort-grand plaiſir, & méme je me félicite, de préſenter à V. EXCELLENCE un ouvrage, où au-moins elle pourra trouver quelque expreſſion, quelque mot qui lui ſera nouveau, & que j'oſerai me flater de lui avoir apris. Voilà, MONSEIGNEUR, toute la reconnoiſſance qu'il eſt dans mon pouvoir de vous témoigner pour tant de graces dont S. A. S. Madame la PRINCESSE Votre Mére & V. EXCELLENCE m'ont comblé. Cette PRINCESSE, Fille du Prince aîné de la Maiſon de la Tremoille, dont toutes les branches remontent à des Têtes Couronnées, & d'une Princeſſe de Heſſe-Caſſel, réduite à une eſpéce de diſette par raport à ſa qualité & à ſes droits, n'a pas laiſſé d'ouvrir ſes mains bien-faiſantes, en faveur de tant d'éxilez qui ſe ſont trouvez dans ces heureuſes Provinces, où elle a choiſi ſa retraite. J'ai été du nombre de ces diſperſez qui ont participé à ſes bien-faits, & à ceux de V. EXCELLENCE qui n'a pas manqué de ſuivre le généreux exemple & les pieux préceptes de cette digne Mére, à qui il m'a été défendu de donner ici d'autres qualités que celle de Tendre. Ces Vertus de tous les âges, je veux dire la Piété, la Charité & la Libéralité, qu'elle vous a inſpiréés, & que

VOUS

vous avez ſi-bien pratiquées dès votre enfance, vont être bien-tôt ſuivies des autres Vertus qui conviennent à un âge plus avancé. Les nobles mouvemens que vous faites paroître tous les jours, & qui marquent aſſez, MONSEIGNEUR, qu'il ne roule dans vos veines que du ſang tranſmis par des Princes Souverains, en ſont des garants aſſurez. Fils unique de S. Ex. feu Monſeigneur le Comte ANTHOINE, qui s'étoit aquis une ſi belle réputation par ſa prudence, par la magnificence qui éclatoit dans toutes ſes actions, & par ſa dextérité à manier les afaires les plus délicates ; Fils unique de ce Seigneur ſi ſage & ſi éclairé, on connoît déja que vous êtes héritier de ſes belles qualités, & qu'elles ſe trouvent raſſemblées en vous comme dans le ſeul rejetton de cette illuſtre ſouche. Nous aurons bien-tôt le plaiſir, MONSEIGNEUR, de vous voir agir en Majeur, à l'égard de l'éxercice de ces vertus, comme à tous autres égards. La Gloire & vos Sujets vous atendent avec une égale impatience ; vos Sujets dans les lieux qui vous ſont ſoumis ; la Gloire dans les Cours des Rois auxquels le ſang vous lie de ſi près. Il eſt vrai que par-là nous ſerons privez de votre préſence, mais ce que nous entendrons dire de V. EXCELLENCE. & ſon image qui nous demeurera ſi-bien gravée dans le cœur, la rendra toujours préſente à nos yeux. Puiſſiez-vous, MONSEIGNEUR, faire une courſe longue heureuſe & glorieuſe ! Puiſſent les vertus dont le germe eſt dans votre cœur, produire des fruits en abon-

dan-

dance ! Puissent en donner sans cesse de nouveaux celles qui ont déja fleuri & produit , ensorte que vous soiez bien-tôt regardé comme un des plus accomplis Seigneurs de l'Europe ! Ce sont les vœux ardens que fait avec un profond respect & un atachement fidèle.

MONSEIGNEUR,

DE VOTRE EXCELLENCE

Le très-humble, très-obléïssant
& très-dévoüé Serviteur.

AUBIN.

AVERTISSEMENT.

CElui qui a composé ce Dictionaire a cru qu'il rendroit quelque ſervice au Public. Il s'eſt trouvé en des ocaſions qui l'ont fort embaraſſé, parce-que les livres ne lui fourniſſoient preſque aucun ſecours pour traduire un grand nombre de termes de Marine Hollandois qu'il étoit obligé de mettre en François; & l'on peut bien juger que ce n'étoit pas ſans beaucoup de difficulté qu'il pouvoit s'en éclaircir avec les gens de mer.

Ce qui lui eſt arivé a pu ariver à d'autres, ou auroit pu leur ariver, s'ils avoient voulu ſe donner la même peine. C'eſt ce qu'il a remarqué en diverſes lectures. On voit des livres, d'ailleurs parfaitement bien écrits, & des traductions d'Ouvrages entiers, ou de quelques piéces inſérées en d'autres ouvrages, où tout ce qui regarde la marine eſt mis de travers. Par éxemple, on lit en quelques-uns, *En tems de calme*, au-lieu qu'il devroit y avoir, *Quand on va à la bouline.*

On peut donc dire hardiment que ſans un bon Dictionaire de Marine on ne ſauroit entendre ni traduire les Ecrits Hollandois qui concernent l'Hiſtoire, ou les Voiages. La plupart des événemens conſidérables qui regardent l'Etat des Provinces Unies, ſont arivez ſur la mer, & y ariveront aparemment encore, parce-qu'elles en ſont environnées, & que c'eſt par la navigation qu'elles ſont venuës au point de proſpérité où on les voit, & qu'elles s'y maintiennent. Ainſi les Voiages & l'Hiſtoire des Hollandois, ces deux ſortes de compoſitions ſi utiles & ſi agréables, ne peuvent ſe lire, ou du-moins être bien entenduës, qu'avec le ſecours d'un ouvrage pareil à celui-ci.

Il n'eſt pas moins néceſſaire préſentement pour les François, parce-qu'ils s'apliquent à la Marine plus qu'ils ne faiſoient autrefois; & cela donne lieu à la compoſition de beaucoup de livres, qu'on ne peut entendre facilement qu'avec l'aide d'un Dictionaire. Mais ſur-tout les gens qui ſe deſtinent à cette profeſſion en peuvent tirer beaucoup d'utilité.

On s'imaginera peut-être qu'il a été fort-aiſé de faire cette compoſition, particuliérement en François & en Hollandois, parce-qu'on a d'aſſez bons Dictionaires François pour les ſeuls termes de Marine; & d'autres fort étendus, qui contenant en général les termes des Arts & des Sciences, ſe trouvent auſſi aſſez éxacts ſur les termes de ce même Art.

Il faut avoüer qu'on a eu beaucoup plus de ſecours des livres, à l'égard du François, qu'à l'égard du Hollandois. Néammoins les Dictionaires qu'on a en cette premiére langue ont chacun leur defaut. Celui de Mr. Guillet eſt admirable en ce qu'il comprend, j'entens ſa troiſiéme partie des Arts de l'Homme d'épée. Il n'y a rien qui ne ſoit utile & à propos: il n'y a rien qui ne ſoit tiré des meilleurs Auteurs, ou qui ne ſoit en uſage parmi les bons Mariniers. Chacun des mots qu'il contient eſt nettement & amplement expliqué. C'eſt pourquoi on l'a preſque tout copié, & s'il en a été laiſſé quelque choſe en arriére, cela eſt arivé par accident, & contre l'intention qu'on avoit. Mais il s'en faut beaucoup, & trop, que cet ouvrage ne contienne tous les termes de Marine. On en avoit beſoin d'un plus étendu.

Le

AVERTISSEMENT.

Le Dictionaire de M. Desroches est plus abondant en termes, mais les définitions & descriptions y manquent. Ce qu'il y en a est trop court & n'est pas net. Le Dictionaire de M. Ozanan contient aussi des descriptions trop abrégées. Elles ne sont propres que pour des gens qui ont déja connoissance de la Marine. Enfin l'un & l'autre sont pour ceux qui savent déja les choses, mais ils ne les expliquent pas assez clairement & assez au long pour ceux qui n'en ont encore aucune idée, ou qui cherchent des éclaircissemens. Les Dictionaires des Arts & des Sciences n'aïant presque rien de nouveau, & qui ne soit tiré de ces précédens, on peut les mettre au même rang, & dire aussi qu'ils ne sont pas sufisans: outre que de semblables livres sont une bibliothéque entiére, & il y a quantité de gens qui sont bien-aises d'avoir seuls dans un livre les termes d'un Art qu'ils veulent connoître.

Mais il y a dans celui-ci ce qu'on ne trouve ni dans les uns, ni dans les autres de ces Dictionaires. Ce sont des Règles & des Maximes pour la construction des vaisseaux & pour la navigation; quantité de figures qui donnent beaucoup d'éclaircissemens pour l'une & pour l'autre; le détail de ce qui regarde le devoir & l'emploi de chaque Oficier. Sur-tout on y voit des devis de vaisseaux de diverses sortes, & de différentes grandeurs, ce qu'on n'a point connoissance qui se soit vu jusques-à-présent dans aucun livre François.

Pour les Hollandois ils n'ont sur cette matiére qu'un Dictionaire nommé le *Zee-man*, qui laisse souvent à part l'explication des termes par raport à la Marine, & se jette sur leur sens métaphorique, ou proverbial. D'autres fois pour chercher l'explication d'un terme qu'il raporte, & sur lequel il ne dit rien, il renvoie au livre de M. Witsen: livre rare à tous égards, qui à-peine se peut trouver, & qui est d'un prix excessif. L'Auteur n'a écrit que pour un très-petit nombre de gens, en n'écrivant que pour ceux qui ont le livre de M. Witsen, ou qui le peuvent voir. Je ne parle point des autres qualités qui manquent à son ouvrage; je dis seulement qu'on n'en peut tirer que peu, ou presque point d'utilité.

Mais quand ces Dictionaires seroient plus acomplis chacun en leur langue, il est constant qu'il n'y en a aucun, ni point d'autre livre, qui donne jour à concilier les deux langues, & cet embaras n'est pas médiocre. On sait que dans l'une & dans l'autre langue la plupart des termes de Marine sont hors de l'usage commun, ou qu'ils s'emploient dans une signification éloignée de leur signification ordinaire. Il faut donc des explications, & souvent de grandes explications pour les faire comprendre: si-bien que cette conciliation a donné une peine extrême. C'est ce que sont priez de considérer ceux qui pourroient n'être pas contens de cet ouvrage, ou y trouver quelque chose à redire.

Il n'y en aura peut-être que trop, de choses à redire. Un tel ouvrage est rarement amené à sa perfection la premiére fois qu'on y met la main; & d'ailleurs il est à craindre qu'il ne se sente du peu de sufisance de celui qui l'a fait, quelque soin qu'il se soit donné, & quelque peine qu'il ait prise. Mais aussi est-il persuadé, & il en est persuadé déja par expérience, qu'il y aura plus de gens qui se mêleront d'y trouver à redire, qu'il n'y en a ordinairement à l'égard des autres livres. En voici la raison.

Les termes de Marine étant particuliers, & la plupart peu connus, il n'y

a point

point de gens de mer qui ne s'érigent en Docteurs sur ce point. Chacun croit savoir tous les termes de l'Art qu'il profesſe, & que c'eſt à lui, & non à ceux *qui* ne ſont pas de cette profeſſion, & préférablement encore à tous ceux *de* ſa profeſſion, de décider des termes, & d'en déclarer l'uſage. Chacun *croit* que le terme qu'il ſait non-ſeulement eſt bon, mais que c'eſt l'unique terme, ou l'unique bon; & c'eſt-là l'erreur & le mal. C'eſt par-là qu'on *prévoit* qu'il n'y aura peut-être pas un mot en ce livre qui ne ſoit cenſuré par quelqu'un.

Mais avant que de prononcer contre l'Auteur, on prie ceux qui voudront entrer en connoiſſance de cauſe, de faire réflexion ſur ce qu'on va leur remontrer.

C'eſt qu'il n'en eſt pas des termes de Marine comme de ceux du langage commun, pour leſquels il y a un uſage déclaré de la Cour & des bons Auteurs du tems, qui ſert de règle. Au-contraire, la Cour & les Auteurs reçoivent les termes de Mer des Mariniers, qui les donnent ſelon qu'ils les ont. On ſe ſert dans le païs d'Aunix & ſur les côtes de Gaſcogne de beaucoup de termes peu connus ailleurs. On en a de tout-différens le long de la Manche, & de plus différens encore en Provence.

Lors-qu'on veut s'éclaircir de quelque mot, ou de quelque façon de parler, & qu'on conſulte un Marinier ou un Charpentier de vaiſſeau du païs d'Aunix, ou de Gaſcogne, il vous décide hardiment que cela ne vaut rien, & qu'on ne s'en eſt jamais ſervi. Les Mariniers des côtes du Canal ſont tout-de-même, & rejettent comme inouïs les termes du golfe d'Aquitaine. Pour les Provençaux ils n'entendent point-du-tout les autres, & ils n'en ſont point entendus qu'après une pratique particuliére.

C'eſt encore pis parmi les Hollandois. Il n'y a pas loin de la Meuſe à la Nord-hollande; cependant les termes ſont ſouvent fort différens, ou du-moins leur uſage l'eſt. Par éxemple les Charpentiers de la Nord-hollande nomment les Varangues *Buikſtukken*, & les Genoux *Sitters*. Mais les Charpenpentiers de la Meuſe nomment les Genoux *Buikſtukken*, & les Varangues *Leggers*. Montrez à un Charpentier de Nord-Hollande un paſſage d'un livre où *Buikſtukken* ſignifie Genoux, il ne ſait où il en eſt, & dit que c'eſt un ignorant qui l'a écrit.

Les Mariniers, je dis même des Oficiers de la Marine, ſont la même choſe. Plus ils ſont intelligens & plus impérieuſement ils décident que le terme dont ils n'ont pas acoutumé de ſe ſervir, ne vaut rien-du-tout, & ne peut être en uſage nulle part. C'eſt ce qu'on a éprouvé dans l'ocaſion préſente. Cependant après avoir fait bien des enquêtes, & leu pluſieurs livres, on a trouvé que les termes qu'ils banniſſoient, étoient d'un uſage auſſi fréquent, & quelquefois plus fréquent, que ceux qu'ils vouloient faire paſſer pour uniques. On pourroit en raporter des éxemples s'il en étoit beſoin. Mais il n'en faut point d'autres preuves que les livres des E'crivains de la Nord-hollande & de ceux de de la Meuſe. On l'a déja dit, il y a quantité de mots & de façons de parler qui ſont en uſage dans une de ces parties de la Province de Hollande, dont ni les E'crivains, ni les Charpentiers, ni les Mariniers de l'autre partie non-ſeulement ne ſe ſervent pas, mais ils ne les entendent pas.

De cette diſpoſition des eſprits & de cette différence de langage il s'enſuit néceſſairement qu'il n'y a preſque pas un terme de Marine ſur quoi il ne ſe trouve quelqu'un qui ait à critiquer, d'autant-plus qu'il n'eſt pas poſſible qu'on emploie tous les termes de chaque diverſe Province. A l'égard du François on donne ici ceux qui ſont le plus uſitez dans les livres, & dans les Ordonnances autant qu'il s'y en trouve; & ſur les côtes du païs d'Aunix, de Saintonge & de Gaſcogne, comme étant les Provinces qui ont le plus d'étenduë le long de la mer, & où il y a le plus de gens de Marine. Au regard des termes Hollandois on en parlera plus amplement dans le Dictionaire Hollandois & François.

C'eſt par ces conſidérations qu'on prend la liberté de dire à ceux qui verront un mot qui leur ſera inconnu, ou qui leur paroîtra mauvais, qu'il pourroit bien néammoins être bon, & qu'ils ne doivent pas ſe hâter de le proſcrire. D'ailleurs, comme on l'a déja dit ci-deſſus, on ne prétend pas qu'il n'y ait point de defauts en ce livre. On fait même ſi-bien profeſſion de croire qu'il y en a, qu'on a déclaré en quelques articles qu'ils n'étoient pas aſſez éclaircis, & qu'on auroit beſoin d'explications plus préciſes. On prie donc ceux qui remarqueront des fautes, ou qui auront quelque choſe de nouveau à communiquer, d'avoir la bonté de le faire, & d'en donner ou envoier des mémoires au Libraire, & l'on ne manquera pas d'y avoir égard: même ſi cela venoit juſqu'à l'étenduë d'une feüille, on la feroit auſſi-tôt imprimer, & on en diſtribuëroit à-part pour tous ceux qui auroient déja acheté le livre.

Il n'en ſera pas de cet ouvrage comme de la plupart des autres ouvrages de cette nature, où l'on a donné au Public le volume François & Hollandois, & promis le Hollandois & François ſans s'aquiter de cette promeſſe. Le Hollandois & François eſt prêt, & on le va mettre inceſſamment ſous la preſſe.

A l'égard de cette derniére langue, je veux dire la Hollandoiſe, on ſait que les gens du païs ne ſont pas fort-bien prévenus pour les étrangers ſur ce point, & qu'ils ne croiront preſque pas, même en le voiant, qu'on ait pu réüſſir. C'eſt ce qui oblige de leur dire ici par avance, que tout ce qu'on emploiera dans le Dictionaire Hollandois ſera tiré des bons Auteurs de la nation; qu'à-peine y aura-t-il quelque mot, ou quelque période, de celui qui l'a compoſé, & qu'il n'y aura ni mot, ni période de cette nature, qu'il n'ait fait voir à des gens de lettres du païs.

Enſuite on les prie encore de ſuſpendre leur jugement ſur les mots Hollandois qui ſont dans ce préſent volume, juſques-à-ce qu'ils aïent vu l'autre. On eſpére qu'ils y trouveront des définitions & des deſcriptions de tous les termes Hollandois qui ſont emploiez ici, telles qu'ils connoîtront que les termes ſont bons, & qu'ils ſignifient ce qu'on leur fait ſignifier; & il n'y aura pas une de ces deſcriptions qui ne ſoit tirée des meilleurs E'crivains.

En diſant ceci je crains de faire tort au plus excellent & plus illuſtre Auteur qui ait jamais écrit en ce genre. C'eſt M. Nicolas Witſen Bourgmaiſtre d'Amſterdam. Car pour le peu qu'on a emprunté des autres Auteurs ce n'eſt pas la peine de ſe ſervir de ce terme au plurier. Ainſi je dois plutôt dire que ces deſcriptions ſont tirées du livre incomparable de M. Witſen, où l'on trou-

trouve tout ce qui regarde la Marine des Anciens & celle d'aujourdhui. Livre qui eſt devenu ſi rare & ſi recherché qu'il n'a point de prix, & qui aïant été mis dans la bibliothéque du Louvre, comme une précieuſe pierre d'atente, juſques-à-ce qu'on en puiſſe avoir l'explication, y eſt l'objet des deſirs de tous les curieux, qui ne laiſſent paſſer aucune ocaſion d'en rechercher l'intelligence.

Cette circonſtance fait d'autant-plus eſpérer que ce Dictionaire ſera bien reçu, puis-que preſque tout ce qui concerne la Marine & l'Architecture navale des Hollandois, eſt tiré du livre de M. Witſen; & quand il y a quelque choſe de conſidérable qui n'eſt pas pris dans ce livre-là, on prend ſoin de marquer que cela vient d'un autre Auteur.

Ce qui eſt traduit du Hollandois eſt marqué pas des guillemets en marge. Les raiſons pourquoi on donne les proportions d'une pinaſſe de cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à l'étambord, plutôt que d'un plus grand ou plus petit vaiſſeau, ſont touchées ſous le mot Etrave, & d'ailleurs c'eſt le modèle qui a été auſſi propoſé par M. Witſen. Que ſi ces proportions, & tout le reſte de ce qu'on établit en conſéquence, eſt réglé par raport à cette eſpéce de vaiſſeau qu'on apelle Pinaſſe, cela n'empêche pas qu'on n'en puiſſe faire aplication à toutes ſortes de vaiſſeaux, en ajoûtant, ou diminuant, ſelon leur grandeur, & en obſervant certains changemens néceſſaires. Partout, dans les traductions, où il y a, Un vaiſſeau de tant de piés de long, il faut entendre que c'eſt de l'étrave à l'étambord, qui eſt la maniére de parler & de meſurer des Hollandois; au-lieu que les François meſurent le plus ſouvent par tant de piés de quille portant ſur terre.

Parmi les paſſages qu'on a citez pour faire mieux connoître l'uſage & la ſignification des mots, on a pris ſoin de choiſir ceux qui donnent en même tems une maxime de navigation, ou de conſtruction, autant qu'on en a pu trouver.

On a commis une faute conſidérable en emploiant dans un article le mot de circonférence pour celui de diamétre, par une mépriſe dont il n'eſt pas beſoin de rendre ici raiſon. En liſant cet article on ne s'aviſeroit peut-être pas d'aller conſulter la fin du livre. C'eſt pourquoi l'on avertit par avance, que ſi ce mot cauſe quelque difficulté, il faut avoir recours aux Additions & Corrections qui ſe trouvent dans la derniére feüille. Il faut les conſulter auſſi particuliérement ſur le mot Pavillon.

Quelques circonſtances d'abſence avoient empêché l'Auteur de ſe déterminer au ſujet de la dédicace de ce Livre, ſi-bien que cet Avertiſſement étoit tout-prêt à tirer lors-qu'il a été en état de la faire. C'eſt par cette raiſon qu'il y parle comme s'il ne ſe faiſoit pas connoître:

PRIVILEGIE.

De Staaten van Holland en Weſtvrieſland.

DOen te weeten, alſoo ons vertoont is by Pierre Brunel Boekverkooper tot Amſterdam, dat hy Suppliant genegen was te drucken ſeeker boeck genaemt, *Dictionaire de Marine, contenant les termes de la Navigation & de l'Architecture navale, Avec les règles & proportions qui doivent y être obſervées, enrichi de figures de pluſieurs vaiſſeaux, & des principales parties d'un Navire, pavillons, inſtrumens de Mathématique, outils de Charpentiers & Menuïſiers, avec les diverſes fonctions des Oficiers, en François & en Hollandois, in quarto*: En alſoo tot het drucken van 't voornoemde boeck, ſeer veel moeiten, arbeit, en koſten van nooden waaren, en ſonder alvoorens van ons Octroy te hebben geobtineert, veele baatſuchtige menſchen het voornoemde boeck ſouden laaten nadrucken, of gedruckt ſijnde in deeſen lande ſouden brengen, verhandelen, en verkoopen, tot groote nadeel van den Suppliant, mitsdien ſoo keert den Suppliant hem tot ons, verſoekende dat wy uit onſe ſouveraine maght en authoriteit aan den Suppliant willen verleenen Octroy, om met ſecluſie van alle anderen het voornoemde boeck te mogen drucken, doen drucken, uitgeeven ende verkoopen, voor den tyt van twintigh eerſt-koomende jaaren, mits-gaders tegens de contraventeurs te ſtatueeren boeten als wy ſouden oordeelen te behooren, ſoo is't dat wy de ſaecke, ende 't verſoeck voorſz. overgemerkt hebbende, ende geneegen weeſende ter bede van den Suppliant, uit onſe rechte weetenſchap, ſouveraine magt, ende authoriteit den ſelve Suppliant geconſenteert, geacordeert, en geoctroyeert hebben, conſenteren, acorderen, en Octroyeren hem mits-deſen, geduurende den tyt van vyftien eerſt achter een volgende jaaren het voorſz. boeck genaamt, *Dictionaire de Marine, contenant les termes de la navigation, de l'architecture navale &c. en François & en Hollandois in* 4°. binnen den voorſz. onſen lande alleen ſal mogen drucken, doen drucken, uitgeeven, en verkoopen, verbiedende daarom allen en iegelijcken het ſelve boeck in't geheel ofte deel naar te drucken, ofte elders naa-gedruckt binnen den ſelven onſe lande te brengen, uit te geeven, ofte te verkoopen, op verbeurte van alle de naargedruckte, ingebrachte, ofte verkoghte exemplaaren, ende een boete van drie hondert guld. daar-en-boven te verbeuren, te appliceren een derde part voor den Officier die de calange doen ſal; een derde part voor den armen der plaetſe daer het caſus voorvallen ſal; ende het reſteerende derde part voor den Suppliant; alles in dien verſtaende, dat wy den Suppliant met deſe onſe Octroy alleen willende gratificeeren tot verhoedinge van ſijne ſchaade door het nadrucken van 't voorſz. boeck, daar door in geenigen deele verſtaan den inhoude van dien te authoriſeeren ofte te avoüeeren, ende veel min het ſelve onder ons ptotectie ende beſcherminge eenigh meerder credijt, aanſien, ofte reputatie te geeven: Ne maar den Suppliant in cas daar in iets onbehoorlijk ſoude influeeren, alle het ſelve tot ſijnen laſte ſal gehouden

weeſen

weesen te verantwoorden, tot dien eynde wel expresselijck begeerende dat byaldien hy desen onsen Octroy sal willen voor het selve boeck stellen, daar van geen abbrevieerde ofte gecontraheerde mentie sal mogen maaken; nemaar gehouden weesen het selve Octroy in 't geheel, ende sonder eenige omissie daar voor te drucken, ofte te doen drucken, ende dat hy gehouden sal sijn een exemplaar van het voorsz. boeck gebonden ende wel geconditioneert, te brengen in de bibliotheecq van onse Universiteit tot Leyden, ende daar van behoorlijck te doen blijcken, alles op pœne van 't effect van dien te verliesen, ende ten eynde den Suppliant desen onsen consente ende Octroy mogen genieten, als naar behooren: Lasten wy allen ende een iegelijck die 't aangaan magh, dat sy den Suppliant van den inhoude van desen, doen, laaten, ende gedoogen, rustelijck, vreedelijck ende volkomentlijck genieten, cesseerende alle belet ter contrarie. Gedaan in den Hage, onder onsen grooten Zegele hier aan doen hangen, den drie en twintigste Septemb. in 't jaar onses Heere en Salighmaakers. 1701.

Was Ondergeteeckent,

A. HEINSIUS. ut.

Ter ordonnantie van de STAATEN

SIMON VAN BEAUMONT.

DICTIONAIRE DES TERMES DE MARINE

A B

ABATE'E, Abbatée. *Afvalling.*

C'eſt un terme dont on ſe ſert en parlant du mouvement d'un vaiſſeau en panne, qui arrive de lui-même juſques à un certain point, après quoi il revient au vent.

ABATRE, Dériver, Arriver, Obéïr au vent lors qu'un vaiſſeau eſt ſous les voiles. *Afvallen, Afdrijven, Verlieſen.*

On dit qu'un vaiſſeau abat, quand la force des courans, de la vague, ou des marées, l'écarte de ſa vraie route. On dit, Faire abatre un vaiſſeau, quand le Pilote le fait obéïr au vent, lors qu'il eſt ſous les voiles, ou qu'il préſente trop le devant au lieu d'où vient le vent; ce qui ſe fait par le jeu du gouvernail, dont le mouvement doit être ſecondé par le portement des voiles. Lors que nous vîmes que les navires couroient au Nord de vent arriére, notre Pilote, qui avoit juſques-là fait le Nord auſſi-bien qu'eux, jugea que pour parer des bancs, qui, à demie lieüe de là, giſoient ſur ce rumb, il faloit abatre notre vaiſſeau d'un demi-rumb au Nord-eſt; de ſorte qu'il fit pouſſer la barre: ainſi le vaiſſeau étant abatu porta le cap au Nord-eſt, & les bancs nous demeurérent à babord, c'eſt-à-dire, à main gauche.

LE VAISSEAU abat. *Het ſchip valt af.*

C'eſt quand l'ancre a quitté le fond, & que le vaiſſeau arrive ou obéït au vent.

ABATRE un vaiſſeau. *Een ſchip doen hellen om te kiel-haalen, Op zy ſmijten, Blaaſen, Opblaaſen.*

C'eſt lors qu'on le met ſur le côté pour travailler à la caréne, ou à quelque endroit qu'il faut mettre hors de l'eau pour y travailler.

ABIME. Voïez, Goufre.

ABORDAGE. *Aanklampinge, Enteringe.*

C'eſt l'aproche & le choc des vaiſſeaux ennemis, qui ſe joignent, ou s'accrochent par des grapins & des amarres, pour s'enlever l'un ou l'autre.

Comme nous étions ſur le point d'aborder le navire debout au corps, l'ennemi, qui craignoit l'abordage, l'évita en ſe ſervant de ſes boute-hors. Le feu du canon aiant continué longtems à la diſtance de deux cables, on vint enfin à l'abordage; nous mîmes notre beaupré dans ſes grands haubans, & nous jettâmes nos grapins; mais à force de grenades il nous contraignit de déborder. Un horloge après nous le rabordâmes par ſon avant; mais le feu de ſes canons de chaſſe nous obligea à nous retirer. La flûte, par ſa conſtruction, eſt d'un difficile abordage. Les gens, qui étoient ivres, manquoient l'abordage, & ſe laiſſoient retomber ſous l'ennemi, par leur mauvaiſe manœuvre, tout-autant de fois qu'ils ſe trouvoient au vent.

ABORDAGE. Aller à l'abordage, Sauter à l'abordage. *Enteren, Overſpringen.* Cela ſe dit de l'action d'un vaiſſeau qui en joint un autre ennemi, pour l'enlever; & des équipages qui ſautent de leur bord au bord de l'ennemi.

ABORDAGE. *Overzeiling.*

C'eſt auſſi le choc des vaiſſeaux non ennemis, que la force du vent, ou la faute du Timonnier fait dériver l'un ſur l'autre, ſoit lors qu'ils vont de compagnie, ou qu'ils ſe trouvent en même moüillage. Pendant le gros tems nos deux vaiſſeaux chaſſérent ſur leurs ancres, & comme la force des vagues les portoit ſur nos frégates legéres, elles coupérent leurs cables, appareillérent, & coururent au large pour éviter cet abordage, qui auroit fait périr & les uns & les autres.

ABORDAGE. *Het ſtooten tegen, of raaken op klippen of kuſten.*

Quelques-uns ſe ſervent de ce terme pour dire qu'on donne contre des rochers. Nous nous étions pourvus de boute-hours, pour nous défendre de l'abordage des rochers, où nous appréhendions d'être emportez par l'impétuoſité du courant.

ABORDER un vaiſſeau. *Aan boord leggen, Boorden.*

Les gens de marine ne prennent pas ce terme comme on le prend en traverſant la riviére de Seine, & la plupart des autres riviéres; car ils le tirent du mot, Bord, qui ſignifie un Navire, & ne le font pas venir de celui de Bord, ou rivage de la mer. Ainſi, par le terme d'aborder, ils entendent, Tomber ſur un vaiſſeau, ou quand un Bord tombe ſur l'autre; d'où viennent auſſi les mots de Reborder & de Déborder, pour dire, Tomber une ſeconde fois; &, Se détacher des amarres. Quand ils veulent dire, Gagner le rivage, ils diſent, Toucher, moüiller, rendre le bord, débarquer, prendre terre, relâcher.

„ On tâche d'aborder les vaiſſeaux ennemis par leur arriére vers les hanches, „ pour jetter les grapins aux aubans; ou bien par ſon avant, & par le „ beaupré.

Il y eut un brulot qui aborda le *Samſon*, à la faveur du canon de l'Amiral Tromp. *Onder het voordeel van C. Tromps geſchut, leide een brander de Samſon aan boordt.*

ABORDER, debout au corps, ou en belle. *In de zy zeilen. Dwars doorloopen.* On dit, Aborder un vaiſſeau debout au corps, pour dire mettre l'éperon dans le flanc d'un vaiſſeau. On dit auſſi de deux vaiſſeaux qui s'aprochent en droiture, qu'ils s'abordent de franc étable. Voiez, Etable.

ABORDER en travers en dérivant. *Overdwars een ander ſchip drijven. Een ſchip aan boord drijven.*

COULER un autre vaiſſeau à fond en l'abordant. *Overzeilen, In de grondt zeilen, Onder deur-ſtroopen.*

VAISSEAUX qui s'abordent, ſoit en chaſſant ſur leurs ancres, ou autrement. *Aandrijvende Scheepen.*

„Si un vaiſſeau, qui eſt à l'ancre dans un port, ou ailleurs, vient à chaſ-„ſer, & à en aborder un autre, & qu'en l'abordant il lui cauſe quelque „dommage, ce dommage ſe paiera par moitié.

„Si deux vaiſſeaux ſous voiles viennent à s'aborder par hazard, le domma-„ge qu'ils ſe feront ſe paiera par moitié; mais s'il y a de la faute d'un des „Pilotes, ou qu'il ait abordé exprès, il paiera ſeul le dommage.

ABOUGRI. Bois abougri, ou rabougri. *Ongewaſſen Hout.*

Ce ſont certains bois, qui ſont de mauvaiſe venüe, & dont le tronc eſt court, raboteux & plein de nœuds. Ce bois n'eſt pas propre à être emploié dans les conſtructions des vaiſſeaux, ni pour aucun autre ouvrage; & il eſt ſujet au recepage.

ABOUT. *De enden van de timmerhouten of planken aan malkanderen gevoegt.*

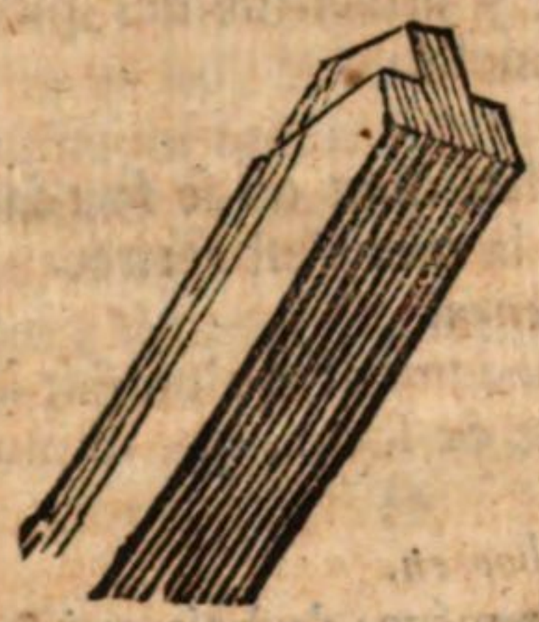
C'eſt le bout ou l'extrémité de toutes les piéces que les Charpentiers ont miſes en œuvre. Les Menuiſiers en appellent l'aſſemblage, Boüement ou Aboüement.

ABOUT. *Stop-ſtuk, Stopſtukje, Sluit-ſtukje.*

C'eſt un bout de planche qu'on joint au bout d'un bordage, ou d'une autre planche qui ſe trouve trop courte. Cet ébranlement fit larguer à notre bâtiment un about de deſſous la premiére ceinte.

ABOUT d'un lien. *Een karbeel geſnooten in den haak uit het beloop van ſijne voege.*

C'eſt le bout du tenon qui eſt tant ſoit peu coupé à l'équerre, ſuivant la pente du joint, ou épaulement du tenon.



ASSEMBLER, ou joindre en about. *Klinken, Beklinken.*

ASSEMBLAGE en about. *Klinkwerk.*

ABRI. *Een haaven, of zee-ſtreeck beſchut voor de winden.*

C'eſt un moüillage à couvert du vent. Ce port eſt à l'abri des vents de Oüeſt & de Nord-oüeſt. La petite anſe où nous moüillâmes, eſt ſans aucun abri. Allons moüiller à l'abri de cette terre.

ABRI. Le côté d'un port où le vent donne le moins. *Luuwte, De luuw zy van een haaven.*

ACCASTILLAGE. C'eſt le château ſur l'avant, & le château ſur l'arriére. *Bak en Schans, Vertuining.*

Le Roy, par une Ordonnance de l'année 1675. défend aux Officiers de ſes vaiſſeaux de faire aucun changement aux accaſtillages & aux ſoutes, par des ſéparations nouvelles, à peine de caſſation des Officiers.

„On fait un acaſtillage à l'avant & à l'arriére des vaiſſeaux, en les élevant „& bordant au-deſſus de la liſſe de vibord, & cet exhauſſement commence „aux herpes de l'embelle. On met pour cet éfet deux, trois ou quatre her- „pes derriére le mât, à proportion de la hauteur qu'on veut donner à l'a- „caſtillage. Enſuite on le borde de planches qu'on nomme Qlin ou Eſquain „ou Quein, auxquelles on donne l'épaiſſeur qu'on juge convenable.

„Ces bordages, qui s'apellent l'eſquain, doivent être tenus plus larges à l'ar- „riére, où ils joignent les montans du revers, qu'en-dedans ou vers le mi- „lieu du vaiſſeau, afin que l'acaſtillage aille toujours en s'élevant; car s'il „paroiſſoit baiſſer, ou être tout à niveau, cela ſeroit deſagréable. Lors „que ces bordages ſont couſus & élevez autant qu'il faut, on laiſſe une ou- „verture au-deſſus, telle qu'on juge à propos, & enſuite on coût les der- „niéres planches de l'eſquain, qui s'appellent en Flamand, *Rok-gangen*. A „chaque herpe on élève l'acaſtillage d'un pié, ou à-peu-près, ſelon la grandeur „du vaiſſeau, mais à l'arriére les herpes ſe mettent entre les derniéres plan- „ches de l'eſquain, afin que la dunette puiſſe être plus haute. On laiſſe „auſſi, fort ſouvent, du jour où un vuide entre les plus hautes planches & cel- „les qui ſont au-deſſous.

ACCASTILLE'. Vaiſſeau accaſtillé. *Een hoog opgeboeit of vertuint Schip, Een Schip met bak en ſchans.*

C'eſt celui qui a un château ſur ſon avant, & un autre ſur ſon arriére.

ACCLAMPER, Acclampé. Mât acclampé, Mât jumellé. *Wangen, Een gewangt maſt.*

C'eſt fortifier un mât en y attachant des piéces de bois par les côtés. Voiez, Clamp, & Mât jumellé.

ACCON, *Ackon.*

Ceſt un petit bateau à fond plat, dont on ſe ſert dans le païs d'Aunix, pour aller ſur les vaſes, après que la mer s'eſt retirée.

ACCORDER. *Gelijk aan roeijen.*

Accorde. C'eſt un commandement qu'on fait à l'équipage de la chaloupe, pour les faire nager enſemble de ſorte, que le mouvement des avirons s'accorde.

ACCORDS, ou Acores. *Schooren.*

On apelle ainſi deux grandes piéces de bois qui ſervent à ſoutenir un navire tant qu'il demeure dans le chantier, où on le conſtruit.

ACCORDS de l'étrave. *Steven-Schoors, Slooi-Schooren.*

ACCORE de triangle. *Stut.* Voiez, Triangle.

ACCORE droite. *Stelling-Stak.*

C'eſt celle qui apuïe ſur terre perpendiculairement, au-lieu que les autres vont en travers apuïer ſur les préceintes du vaiſſeau.

ACCORER, Accorder. *Schooren, Stutten.*

C'eſt apuïer ou ſoutenir quelque choſe, qu'il eſt néceſſaire d'apuïer.

ACCOSTER, Accoter. *Aanhaalen.*

C'eſt aprocher une choſe d'une autre. On dit, Accoſter une manœuvre.

ACCOSTER les huniers. *De Mars-zeils ſchooten aanhaalen.*

ACCOSTER les perroquets. *De bram-zeils ſchooten aanhaalen.*

C'eſt-à-dire, faire toucher les coins ou les points des huniers, ou des perroquets, à la poulie qui eſt miſe pour cela aux bouts des vergues.

ACCOSTE à bord. *Komt aan boord.*

C'eſt ce qu'on dit quand on veut obliger un petit vaiſſeau, ou une chaloupe, à s'aprocher d'un plus grand.

ACCOTAR, Acotard. *Schandek, Potdek.*

Piéce de bordage que l'on endente entre les membres, ſur le haut du vaiſſeau, afin d'empêcher que l'eau ne tombe entre les membres. La figure marque les bouts des allonges ſur leſquels l'acotard eſt poſé.

„ Les acotars d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, doivent avoir „ un pouce & demi d'épais.

ACCROCHER. *Klampen, Aan boord klampen, Enteren.*

C'eſt aborder un vaiſſeau, en y jettant les grapins d'abordage.

ACCUL. *Het binnenſte van een baai.*

Les Navigateurs de l'Amérique ſe ſervent de ce mot, pour dire l'enfoncement d'une baie. Ils diſent auſſi l'Accul de Panama, pour dire la baie: mais on dit le Cul-de-ſac de la Martinique.

ACCULEMENT, Aculement. *Het inkomen, of het intrekken van de inhouten op 't vlak voor en agter.*

C'eſt la proportion que chaque gabarit s'élève ſur la quille plus que la maîtreſſe côte ou premier gabarit : ou bien l'évidure des membres qui ſe placent à l'avant & à l'arriére, ſur la quille du vaiſſeau. Voiez, Varangue aculée. *Bandt in 't ſog of in de hel, Twil in de piek voor en agter.*

ACCULEZ. Deux canons ſont acculez, quand leurs culaſſes ſont oppoſées l'une à l'autre. *Twee ſtukken gat tegen gat.*

ACROTERES. *Kaapen, Bergen.*

Ce ſont les promontoires, ou lieux élevez qu'on voit de loin, quand on eſt ſur mer. C'eſt un terme peu en uſage: on dit préſentement un Cap. Voiez, Cap, & Promontoire.

A D.

ADENT. *Burghaak.*

C'eſt un mot dont les Menuiſiers & Charpentiers ſe ſervent, & qui ſignifie certaines entailles, ou emboëtures, faites en forme de dents, pour mieux lier & aſſembler des piéces de bois.

ADIEU-VA. *Overſtaag in Godts naame.*

C'eſt un terme dont on ſe ſert, lors que voulant faire virer le vaiſſeau pour changer de route, on en avertit l'équipage, afin qu'il ſe tienne prêt à obéir aux commandemens qui doivent ſe faire.

ADMIRAL, Voiez, Amiral.

ADONNER, Adonne, Vent adonne. *De windt die ruimt, of begint te ſchavieelen.*

C'eſt lorsqu'aiant été contraire, il commence à devenir favorable; & que des rumbs les plus près du vent, il recule & ſaute vers les rumbs de la bouline & du vent largue.

A F.

AFFALER. Affaler une manœuvre, *Een rouwerk ſchaaken, of afſchaaken.*

C'eſt la faire baiſſer.

AFFALE. *Haal af, Schaak af.*

C'eſt un commandement pour faire baiſſer quelque choſe: ainſi l'on dit, Affale les cargues-fond.

AFFALE'. Etre affalé ſur la côte, Affalé ou chargé à une côte. *Op een lager wal zijn, Vervallen zijn, Benard of Beſet zijn.*

C'eſt-à-dire que la force du vent contraint un vaiſſeau de ſe tenir près de terre, ou que faute de vent il ne peut s'élever & courir au large; ce qui cauſe quelquefois ſon naufrage.

AFFINE. Le tems affine. *Het weer begint op te klaaren.*

C'eſt-à-dire qu'il n'eſt plus ſi chargé ni ſi ſombre, & que l'air commence à s'éclaircir. Le tems s'étant affiné nous découvrîmes deux vaiſſeaux, qui étoient ſous le vent à nous, auxquels nous donnâmes chaſſe juſques au ſoir.

AFFOLE'E. Bouſſole affolée, Aiguille affolée. *Een waalende naalde, Een kompas dat niet ſtil naa behooren ſtaat.*

C'eſt-à-dire une aiguille défectueuſe, & qui eſt touchée d'un aimant qui ne l'anime pas, & qui ne lui donnant pas ſa véritable direction, indique mal le Nord, quoi qu'il n'y ait point de variation dans le parage où eſt le vaiſſeau.

AFFOURCHER. *Vertuijen.*

C'eſt moüiller une ſeconde ancre, après qu'on a moüillé la premiére, deſorte que l'une eſt moüilleé à ſtribord de la proüe, & l'autre à babord, & ainſi les deux cables font une eſpéce de fourche, au-deſſous des écubiers, & ſe ſoulagent l'un l'autre, empêchant le vaiſſeau de tourner ſur ſon cable: car une de ces ancres, aſſure le vaiſſeau contre le flot, & l'autre ancre l'aſſure contre l'ebbe. Cette ſeconde ancre s'appelle ancre d'affourche ou d'affourché. Voiez, Ancre, & Cable.

AFFOURCHER à la voile. *Onder zeyl vertuijen.*

C'eſt porter l'ancre d'affourche avec le vaiſſeau, lors qu'il eſt encore ſous les voiles.

AFRANCHIR la pompe. *De pomp lens pompen.*

C'eſt quand on jette plus d'eau qu'il n'en entre dans le vaiſſeau. Voiez, Franchir.

AFFRETEMENT, *Het huur-geldt van een ſchip, De huyre of huure van ſcheepen.*

C'eſt un terme qui eſt en uſage ſur l'Océan, pour ſignifier le prix que l'on paie pour le loüage de quelque vaiſſeau. Cela s'appelle Noliſſement ſur la Méditerranée, ou Nolis. On dit, Contract d'afretement. *Een Huyre-brief.*

AFFRETEUR. *De Huurder, Bevragter.*

C'eſt le Marchand qui prend un vaiſſeau à loüage, & qui en paie tant par mois, par voiage, ou par tonneau, au propriétaire, pour le fret. Le Roi de France défend de donner aucun de ſes bâtimens de mer à fret, que l'afreteur ne paie comptant au-moins la dixiéme partie du fret, dont on ſera convenu.

AFFRETER, Prendre un vaiſſeau à loüage. *Een Schip huuren en bevragten.*
Souvent on ne dit que Freter. Le Maître frete ſon navire, & le Marchand l'affrete : néammoins on dit auſſi, & même le plus ſouvent, que le Marchand le frete.

AFFUT de bord. *Roopaard, Rampaard.*
C'eſt l'affût d'un canon qui ſert ſur les vaiſſeaux. Voiez, Canon.

AFFUTER, Affuſter. *Af-paſſen.*
C'eſt mettre le canon en mire.

A G.

AGANTE. C'eſt-à-dire, Prens. *Vat aan.*
Ce terme n'eſt uſité que parmi le commun des matelots du golfe d'Aquitaine.

AGATHE, Gatte, ou Iatte. Voiez, Gatte.

AGITER. La mer eſt agitée & haute. *Het ſchokt wel, Daar is een holle zee, Het is hol waater.*

AGITATION des flots de la mer, Tourmente. *Het ſcholken en hol gaan der zee.*

AGRE'ER. Agréer un vaiſſeau. *Taakelen, Toetaakelen, Een ſchip onder 't wandt brengen.*
C'eſt l'équiper de ſes manœuvres, de vergues, de poulies, de voiles, d'ancres, & de cables ; en un mot c'eſt le mettre en état de faire voiage. La tempête aiant deſemparé nos vaiſſeaux, nous avons relâché à l'iſle de Wicht, où nous nous ſommes agréez pour la ſeconde fois.
Vaiſſeau agréé, pourvu de tous ſes agreils. *Een getuigdt ſchip.*

AGREER. un navire. *Een ſchip aanneemen.*
C'eſt un terme entre Marchands, pour dire, accepter un navire.

AGREILS, Agrez, ou Agrezils. *Wandt, Tuig.*
Ce ſont les équipemens de cordages, de vergues, de voiles, de poulies, de caps de mouton, de cables & d'ancres. Auſſi-tôt que le vaiſſeau eut été mis à l'eau, on y porta ſes agreils.

AGRE'EUR. *Taakel-meeſter, Taakelaar.*
C'eſt celui qui agrée le vaiſſeau. Le Maître de port de Breſt a été l'Agréeur de notre navire.

AGREMENT d'un vaiſſeau. *Toetaakelinge.*

A I.

AIDE-MAJOR. *Aide-major, Een Officier die de ordres van den Major ontfangt en uitvoert.*
Le Major & l'Aide-major s'embarquent ſur le vaiſſeau du Commandant : mais s'il y a pluſieurs Aides-majors dans une eſcadre, on les diſtribüe ſur les principaux pavillons. En l'abſence du Major, l'Aide-major a les mêmes fonctions ; & quand le Major a reçu l'ordre du Commandant dans le port, & qu'il le porte lui-même au Lieutenant Général, à l'Intendant, & aux Chefs d'eſcadre, l'Aide-major les porte en même tems au Commiſſaire Général, & au Capitaine de garde, &c.

AIDES-chirurgiens-&-apoticaires. *Chirurgijn en Apoteekers maats of knegts.*

AIDE de Canonnier. Voiez, Canonnier, Second Canonnier.

AIGUADE. *Waater-plaats.*
C'eſt le lieu où les vaiſſeaux envoient l'équipage pour faire de l'eau. Il

y a deux ruiſſeaux qui courent dans cette valée, un qui vient du Ponant, & l'autre de la Tramontane. Ils y ſont deux aiguades excellentes; mais ordinairement les vaiſſeaux vont faire de l'eau à l'aiguade qui deſcend de la Tramontane, parce que celle-là ſe conſerve plus longtems.

AIGUADE. *Voorraadt van ſoet waater.*

C'eſt la proviſion d'eau douce qu'on fait dans un vaiſſeau.

FAIRE aiguade. *Waater haalen, Sig van verſch waater voorſien.*

Vieux terme qui a été en uſage pour ſignifier, Faire de l'eau douce pour la proviſion d'un vaiſſeau. Ce n'eſt plus qu'en la mer Méditerranée qu'on dit encore, Faire aiguade, pour dire, Faire de l'eau. On dit, Nous fîmes de l'eau à la Guadeloupe, parce que l'eau y étoit excellente & facile à faire.

AIGUILLES. de l'éperon. *Vitleggers.*

C'eſt la partie de l'éperon d'un vaiſſeau, qui eſt compriſe entre la gorgére & les porte-vergues; c'eſt-à-dire, La partie qui fait une grande ſaillie en mer Voiez, Fléche.

„On proportione les Aiguilles au relevement qu'ont les préceintes, pour les „y joindre bien juſte, & leur donner en même tems une belle rondeur, a- „fin que l'éperon ne baiſſe pas, & qu'il ne paroiſſe pas comme ſe détacher du „bâtiment; ce qui fait une laide figure. La friſe ſe place entre les deux „aiguilles. L'Aiguille inférieure d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés „de long de l'étrave à l'étambord, doit avoir vingt-deux piés de long, & „dix-ſept pouces de large, & quatorze pouces d'épais à ſon arriére ou bout „qui joint l'avant. Il doit avoir dix-ſept pouces de ligne courbe, & même „beaucoup davantage, ſelon qu'on les fait aujourdhui. A cinq piés de ſon „arriére il doit avoir douze pouces de large; à neuf piés il doit avoir onze „pouces de large; au bout du Lion ou beſtion neuf pouces, & à deux piés „du bout de devant cinq pouces, c'eſt-à-dire, en ſon deſſus. L'Aiguille „ſupérieure doit avoir un pié de large à ſon arriére, & cinq pouces en-de- „vant; douze pouces d'épais à ſon arriére, & neuf pouces en-devant. „Voici la figure d'une Aiguille d'eperon telle qu'on les faiſoit autrefois, & „encore au tems que le livre de M. Witſen parut au jour. Maintenant on „les fait plus arrondies, & pour en voir la figure, il faut voir celle qui eſt au „mot Eperon, pour l'Eperon entier. Là les Aiguilles paroiſſent comme „on les fait à préſent.

AIGUILLE aimantée, ou Aiguille marine. *Naalde, Een naalde die met zeil-ſteen geſtreeken is, Kompas-naalde.*

C'eſt ordinairement un fil de richard, plié & diſpoſé en lozange, qui eſt la figure que les Géométres apellent rhombe. Ce fil de richard eſt comme enchaſ-

enchaſſé dans l'épaiſſeur d'un carton, qui eſt de figure ronde, & qui porte ſur ſa face ſupérieure pluſieurs circonférences, les unes diviſées en degrès, & les autres en rumbs de vent, ou pointes de compas. L'un des angles aigus de la lozange étant froté & animé d'aimant, ſe tourne à-peu-près vers le *Nord*, par les qualités de ce minéral; de-ſorte que l'autre angle aigu, diamétralement oppoſé à ce premier, ſe tourne auſſi à-peu-près vers le Sud; ce qui indique en quelque façon les deux principales parties de l'horiſon, pour régler le cours du vaiſſeau. Il y a quelques aiguilles qui ſont faites d'une petite platine d'acier taillée en lozange vuidée à jour, en-ſorte qu'il n'en reſte que les bords; celles-ci ſont moins ſujettes à la roüille que celles du fil de richard, & plus ſuſceptibles des qualités de l'aimant, Châque aiguille doit être portée & balancée ſur un petit pivot, qui eſt au centre de la bouſſole, & qui eſt couvert d'une petite piéce d'airain, apellée la chapelle de l'aiguille. Voyez, Gouverner, Nordeſter, Variation & Décheoir.

„Tout le monde ſait que la force & l'inclination de l'aiguille de la bouſſo-
„le, qui cherche toujours le Nord, & qui marque en même tems le Sud,
„lui viennent de la vertu de l'aimant dont elle eſt frotée. Il y a déja plus
„de quatre cens ans qu'on a découvert que cette vertu étoit capable de con-
„tribuer beaucoup à perfectioner la navigation. Les Italiens ſont les pre-
„miers qui ſe ſoient ſervis de l'aiguille marine. Les Eſpagnols les ont ſui-
„vis, & c'eſt par ce ſecours qu'ils ont découvert les iſles Canaries.
„Les Chinois ſoutiennent qu'il y a plus de mille ans qu'ils ont l'uſage du
„compas de route.
„L'aiguille ſert non-ſeulement à faire connoître la route que le vaiſſeau tient,
„mais par ſon indication on peut ſavoir en chaque parage & endroit particu-
„lier, où l'on ſe trouve, à combien de diſtance on eſt de tel ou de tel païs.
„Lors qu'on veut froter l'aiguille d'aimant, il faut uſer de beaucoup de
„précaution. On tient la pierre du côté du Nord par raport à l'aiguille,
„& l'aiant poſée ſur le milieu de l'aiguille, on la frote doucement depuis ſon
„milieu juſques au bout: enſuite on lève la pierre, & on revient encore du
„côté du Nord froter l'aiguille tout de même depuis ſon milieu juſques à
„ſon bout, qui eſt par le point du Nord, ſans la froter, en retournant, vers
„ſon milieu, de-peur de lui faire perdre la vertu qu'elle a déja aquiſe; &
„il ne faut pas non-plus arrêter la pierre ſur le bout de l'aiguille, quand on
„a achevé de la froter.
„La découverte de la force de l'aiguille marine ou du compas de route, a
„été atribuée par quelques-uns à *Jean Scholius* Polonois. D'autres en ont
„fait l'honneur à Gaſpar *Corterialis*. Quelques François, comme Baccon,
„prétendent que cet avantage ſoit deu à la France, à-cauſe de la fleur de lis
„qu'on met au bout de l'aiguille; mais c'eſt une preuve dont pluſieurs Ecri-
„vains ont fait voir la foibleſſe.
„Il y a plus d'aparence que cette découverte a été faite par un Italien du
„Roïaume de Naples, nommé *Jean Goja*.

AIGUILLES à gargouſſes. *Kardoes-naalden.*

On les emploie à coudre les ſachets de gros papier, où l'on met la poudre, pour la charge du canon.

AIGUILLES de Tré, ou de Trévier. *Zeil-naalden.*

Ce ſont les aiguilles dont on ſe ſert pour coudre les voiles.

Il y en a des trois ſortes ſuivantes.

AIGUILLES de couture. *Naad-naalden, Pappe-naalden.*

AIGUILLES à œillets. *Gat-naalden.*

C'eſt pour faire des boucles de certaines cordes qu'on apelle bagues, & les appliquer ſur des trous qu'on apelle œillets, où l'on paſſe des garcettes.

AIGUILLES de ralingue, doubles & ſimples. *Enkelde en dubbelde lijk-naalden.*

C'eſt-à-dire, pour coudre & apliquer ces cordes qu'on emploie pour ſervir d'ourlet aux voiles.

AIGUILLE. *Stut.*

C'eſt une longue & groſſe piéce de bois en arc-boutant, avec laquelle les Charpentiers apuïent les mâts d'un vaiſſeau, quand on le met ſur le côté pour lui donner caréne. Les Ordonnances du Roi veulent que quand on caréne un vaiſſeau, le Maître de l'équipage ait ſoin que les aiguilles ſoient bien préſentées, & bien ſaiſies; les ponts bien étançonnez aux endroits où ils portent; les caliornes bien étropées & garnies; & que les pontons ſoient auſſi pourvus de caliornes, franc-funins, barres & cabeſtans.

AIGUILLES. *Paalen.*

On donne encore le nom d'aiguilles, à diverſes piéces de bois poſeés à plomb, qui ſervent à fermer les pertuis des riviéres pour arrêter l'eau. On les lève quand on veut faire paſſer des bateaux.

AIGUILLES. *Viſch-ſchuiten op de rivier van Bordeaux.*

Ce ſont de petits bateaux pêcheurs des riviéres de Garonne & Dordogne.

AILURES, Iloires, Hiloires. *Hoofden, Koppen.*

Ce ſont deux ſoliveaux, dans les navires, qui ſont portez le long du pont ſur les barrots, faiſant un quarré avec ces barrots, & ce quarré eſt la fenêtre ou trou nommé écouille. Voiez, Hiloires.

AIMANT. *Magneet, Zeil-ſteen.*

Pierre qu'on apelle Héraclienne ou Herculienne, à-cauſe de ſa grande force qui lui fait attirer le fer. Cette vertu lui fait auſſi donner le nom de *Siderítis*, qui vient de celui qu'a le fer en Grec. Outre cette admirable vertu, qui ſe trouve en cette pierre, elle a encore cela de particulier, qu'elle tourne toujours du côté du Nord; ce qui la rend néceſſaire pour la navigation, & la fait apeller *Lapis nauticus*. Il y a un aimant mâle, & un aimant fémelle. Le mâle eſt maſſif, peu peſant, bleüâtre en couleur, & attire le fer plus fortement que l'autre, pourvu qu'il n'ait pas été froté d'ambre, ou qu'il n'y ait point auprès quelque diamant. On l'aporte des Indes & d'Ethiopie, & pluſieurs tiennent qu'il attire l'aimant fémelle. Celui-ci eſt roux tirant ſur le noir, & vient d'Allemagne, où il ſe trouve proche les mines de fer. Il en naît auſſi en quelques endroits d'Italie. Pour bien conſerver l'aimant il faut le tenir dans la limaille de fer. Il a auſſi des vertus particuliéres pour la Médecine. Quelques-uns veulent qu'on ait apellé cette pierre, Aimant, à-cauſe de l'amour qu'elle a pour le fer & pour le pole.

AIN. *Viſch-hoek.* Voiez, Hameçon.

AIR. *Lugt.*

C'eſt cet élément liquide & leger, qui environne le globe terreſtre; la mer & la terre; & qui eſt le ſiége, l'origine, ou le joüet des vents.

AIR épais, Tems chargé. *Een betoogen lugt.*

AIR de vent, Trait de vent, Rumb de vent, ou Pointe de compas. *Streek, Windt-ſtreek.*

On apelle ainſi un des trente-deux vents qui diviſent la circonférence de l'horiſon, pour la conduite du vaiſſeau. Notre navire courut quatre horloges ſur le même air de vent, tandis que le reſte de notre eſcadre faiſoit un bord différent. Voiez, Rumb.

AIRE. Donner de l'aire au vaiſſeau. *Vaart geeven.*

AISEMENT, Garderobes. *Gemack, Heymelijkheden.*

„L'éperon ſert d'aiſement aux matelots, mais on en fait dans les galeries & „ailleurs pour les Oficiers.

AISSADE de poupe. *Het inkomen van de ſpiegel.*

C'eſt l'endroit où la poupe commence à ſe rétrecir.

AISSES. Voiez, Eſſes.

AISSIEU d'afût de bord. *As van een roopaart.* Voiez, Aiſſie

AISSIEU d'ancre. Voiez, Jas.

AJUSTE. Voiez, Avuſte.

AJUSTER. Voiez, Avuſter.

AJUTANT ou Adjutant Pilote, & Ajutant Cannonnier. *Stuurmans-maat, Konſtaapels-maat.*

C'eſt-à-dire, Aide de Pilote & Aide de Canonnier. On ſe ſert rarement de ce terme, & l'on préfére celui d'Aide.

A L.

A LA bouline. *Koers by de windt.* Voiez, Aller à la bouline. *By de windt zeilen.*

ALARGUER. *Van de wal afraaken, Sig van de wal af begeeven, Van een klip of van den vijandt afhouden, De ruimte winnen.*

Ceſt s'éloigner d'une côte où l'on craint d'échoüer; ou de demeurer affalé; s'éloigner d'un rocher; s'éloigner d'un ennemi. Mais ce n'eſt point tirer à la mer & prendre le large, en ſortant d'un port. Notre vaiſſeau étant incommodé, & aiant reçu pluſieurs coups de canon à l'eau, fut contraint d'alarguer de l'ennemi pour ſe radouber.

LA chaloupe s'eſt alargucé du navire. *De ſloep is van 't ſchip afgeſteeken.*

A L'AUTRE. *Quart geſongen.*

Ce mot eſt prononcé à haute voix par l'équipage qui eſt de quart, lors qu'on ſonne la cloche pour marquer le nombre des horloges du quart; & cela marque qu'ils veillent, & qu'ils entendent bien les coups de la cloche.

ALHIDADE. *Wijſer.*

C'eſt une règle mobile ſur le centre d'un Aſtrolabe, d'un demi-cercle, ou d'un quart de cercle gradüé. La ligne de cette règle, qui paſſe toujours par le cercle de la gradüation, eſt apellée ligne fiducielle. Aux extrémités de la même règle ſont élevées deux pinnules, aiant chacune perpendiculairement ſur la ligne fiducielle un petit trou, que l'on appelle dioptre. C'eſt-à-travers ces deux trous qu'on obſerve un aſtre dont on veut connoître la diſtance par l'angle de ſon élévation ſur l'horiſon, la ligne fiducielle marquant les degrès & les minutes de cet angle, ſur le limbe ou bord de l'inſtrument Voiez, Aſtrolabe.

ALIZE', Alizée, ou Nuaiſon, Vents aliſez. *Paſſaat, Paſſaat-winden.*

Ce ſont des vents généraux, ou des vents réglez, qui ont acoutumé de reg-

ner ſur certaines mers, le long de certaines côtes, & en des parages particuliers, pendant de certaines ſaiſons. Ainſi le vent d'Eſt, qui, vers les mois d'Avril & de Mai, porte des Canaries à l'Amérique, eſt un vent alizé.

ALLE'GE. *Ligter.*

Bateau vuide qu'on attache à un autre plus grand vaiſſeau, afin d'y mettre une partie de ſa charge, s'il arrivoit que ſon trop grand poids l'empêchât d'entrer dans quelque port : ou bien, C'eſt toute ſorte de bâtimens de médiocre grandeur, deſtinez à porter les marchandiſes d'un vaiſſeau, qui tire trop d'eau, pour pouvoir arriver avec ſa cargaiſon au lieu de ſa route. Les Alléges ſervent auſſi au déleſtage.

„ALLE'GES d'Amſterdam: *Amſterdamſe Binnen-ligters, en Kooren-ligters.*

„Bateau groſſiérement fait, qui n'a ni mât ni voiles, dont on ſe ſert „dans la ville d'Amſterdam, pour décharger & tranſporter d'un lieu à „l'autre, cette prodigieuſe quantité de marchandiſes qui s'y débitent. Les „écoutilles en ſont fort cintrées, & preſque toutes rondes; le croc ou la „gaffe lui ſervent de gouvernail: il a un retranchement ou une petite cham„bre à l'arriére, apellée *Roef* ou *Rouf*.

„ALLE'GES à voiles. *Wieringer-ligters.*

„Bâtimens groſſiérement faits, qui ont du relevement à l'avant & à l'ar„riére, & qui portent mâts & voiles.

ALLE'GER un vaiſſeau. *Een ſchip ligten.*

C'eſt lui ôter une partie de ſa charge pour le mettre à flot, pour le ſoulager, ou pour le rendre plus leger à la voile. Pour alléger & relever notre vaiſſeau, qui étoit échoüé, nous jettâmes tous nos canons à la mer.

ALLE'GER. Alléger le cable, Soulager le cable. *Het touw met boeijen en vatwerk voorſien.*

C'eſt attacher pluſieurs bois, ou barrils, le long du cable, pour le faire floter, afin qu'il ne touche pas ſur les roches, lors qu'il y en a au fond de l'eau.

ALLE'GE le cable. *Schaak af uw touw.*

C'eſt à-dire, File un peu du cable.

ALLE'GE la tournevire. *Maakt al de kaabelaaring klaar om gebruikt te worden.*

C'eſt un commandement que l'on fait à ceux qui ſont près de cette manœuvre, à ce qu'ils la mettent en état, afin qu'on s'en puiſſe ſervir.

ALLER de l'avant. *Voort-zeilen, Veel vertieren.*

ALLER en courſe. *Ten kaap vaaren.*

C'eſt aller croiſer ſur les bâtimens d'un parti contraire.

ALLER en droiture, Voiez, Droiture.

ALLER à bord. Voiez, Bord.

ALLER à la ſonde. Voiez, Sonde.

ALLER au cabeſtan. Voiez, Cabeſtan.

ALLER au plus près du vent. *Scharp of digt by de windt houden, Loeven, By de windt ſteecken, Tegen de windt inkrimpen.*

C'eſt cingler à ſix quarts du vent, près de l'aire ou rumb d'où il vient. Par éxemple, ſi le vent eſt Nord, l'on pourroit aller au Oüeſt-nord-oüeſt, & changeant de bord à l'Eſt-nord-eſt.

ALLER à graſſe bouline. *Met ſlap of half-loſſe boelijn zeilen.*

C'eſt,

C'eſt cingler ſans que la bouline du vent ſoit entiérement halée. Voiez, Bouline graſſe.

ALLER proche du vent, Aprocher le vent. *Digt by de windt komen.*

C'eſt ſe ſervir d'un vent qui ſemble contraire à la route, & le prendre de biais, en mettant les voiles de côté, par le moien des boulines & des bras.

ALLER debout au vent. *In de windt zeilen.*

Cela ſe dit lors qu'un vaiſſeau eſt bon boulinier, & que ſes voiles ſont bien orientées, de-ſorte qu'il ſemble qu'il aille contre le vent, ou debout au vent. Un navire travaille moins ſes ancres & ſes cables, lors qu'étant moüillé, il eſt debout au vent.

ALLER vent largue. *Ruim-ſchoots zeilen, Met bakſtags koelte of een breedt windt vaaren.*

C'eſt avoir le vent par le travers, & cingler où l'on veut aller, ſans que les boulines ſoient halées.

ALLER entre deux écoutes. *Tuſſchen twee halſen vaaren.*

C'eſt aller vent en poupe. Comme nous cinglions au Sud, le vent ſauta au Nord, de-ſorte que nous allions entre deux écoutes.

ALLER au lof. *Aanloeven.* Voiez, Lof.

ALLER à la bouline, *By de windt zeilen.* Voiez, Bouline.

ALLER à trait & à rame. Voiez, Rame.

ALLER à la dérive *Afdrijven.* Voiez, Dérive & Dériver.

Se laiſſer aller à la dérive, Aller à Dieu & au tems, à mâts & à cordes, ou à ſec. *In ſtorm ſonder zeil drijven.*

C'eſt ſerrer toutes les voiles, & laiſſer voguer le vaiſſeau à la merci des vents & des vagues: ou bien, C'eſt aller, aiant toutes les voiles & les vergues baiſſées, à-cauſe de la fureur du vent. Le vent étant devenu furieux, nous fûmez obligez de faire vent arriére, à mâts & à cordes.

ALLER avec les huniers à mi-mât. *Met vallende mars-zeilszeilen, Met mars-zeils ter halver ſteng, of voor top en taakel, zeilen.*

ALLER terre à terre. *Langs de kuſt zeilen.*

C'eſt naviguer terre à terre en côtoiant le rivage. Voiez, Ranger la côte.

ALLONGE. *Oplang, Stut, Steeker, Hanger, Opſtut.*

C'eſt une piéce de bois, ou membre de vaiſſeau, dont on ſe ſert pour en allonger une autre. L'Allonge s'elève ſur les varangues, ſur les genoux, & ſur les porques, pous former la hauteur & la rondeur du vaiſſeau. Les plus proches du platbord, qui terminent la hauteur du vaiſſeau, s'apellent Allonges de revers.

ALLONGE premiére ou Allonge de migrenier. *Oplang, Steeker.*

C'eſt celle que l'on empate avec la varangue & avec le genou de fond.

ALLONGE Seconde, ou Seconde Allonge. *Stut, Oplang.*

C'eſt celle qui ſe place au-deſſus de la premiére, & qui s'empate avec le bout du haut du genou de fond.

ALLONGE de revers, Troiſiéme Allonge. *Opſtut, Hanger.*

C'eſt celle qui achève la hauteur du côté du vaiſſeau. Et quand il n'y a que deux Allonges, la ſeconde s'apelle de revers.

GABARIT des trois Allonges. *Een Spant-ſtut.*

Ce ſont les trois Allonges l'une ſur l'autre, qui forment les côtes dans les côtés du vaiſſeau.

„Quand les Allonges ſont bien empatées ſur les genoux, le vaiſſeau en eſt „mieux lié, & bien plus fort.

„En général il eſt bon que les allonges aient l'épaiſſeur des deux cinquiê„mes parties de l'étrave, à la hauteur des goutiéres du premier pont. Pour „leur rétreciſſement, qui donne la façon au vaiſſeau, elles en ont le plus „ſouvent le tiers de la hauteur du pontal.

„On met deux allonges aux deux côtés de l'étrave, & deux aux deux cô„tés de l'étambord, pour afermir encore ces piéces principales.

„La ſerre-goutiére vient répondre entre les ſecondes allonges & les allonges „de revers.

„Pluſieurs Charpentiers eſtiment, que pour un vaiſſeau de cent-trente-qua„tre piés de long de l'étrave à l'étambord, il faut donner aux allonges, à „la hauteur des goutiéres du premier pont, ſix pouces d'épais, & en ce

„même

„même endroit elles doivent être à la distance de vingt-neuf piés de celles „qui sont vis-à-vis, de l'autre côté du vaisseau. A la hauteur de dessous les „sabords elles doivent avoir cinq. pouces & demi d'épais. Elles doivent a- „voir neuf pouces de large, & être posées aussi à neuf pouces les unes des „autres. Celles qu'on met vers l'avant & vers l'arriére sont un peu plus le- „géres, plus minces & plus étroites.

„D'autres Charpentiers donnent pour règle générale touchant les allonges, „que dans les fleurs du vaisseau elles doivent être moins épaisses d'une di- „xiême partie que les varangues; à la baloire, moins épaisses d'un quart „que les varangues; à la lisse de vibord, moins épaisses d'un quart qu'à la „baloire; & qu'au-dessus elles doivent diminuer à proportion.

AELONGES d'écubiers. *Boeg-stukken van de kluisen, Kluis-houten.*

Ce sont des piéces de bois plattes, dans lesquelles on fait les trous nommez Ecubiers, où les cables du vaisseau doivent passer.

„ALLONGES d'étrave. *Eesels ooren, Judes-ooren.*

„Ce sont deux piéces de charpente, qu'en Hollande on met souvent aux „deux côtés de l'étrave pour la fortifier.

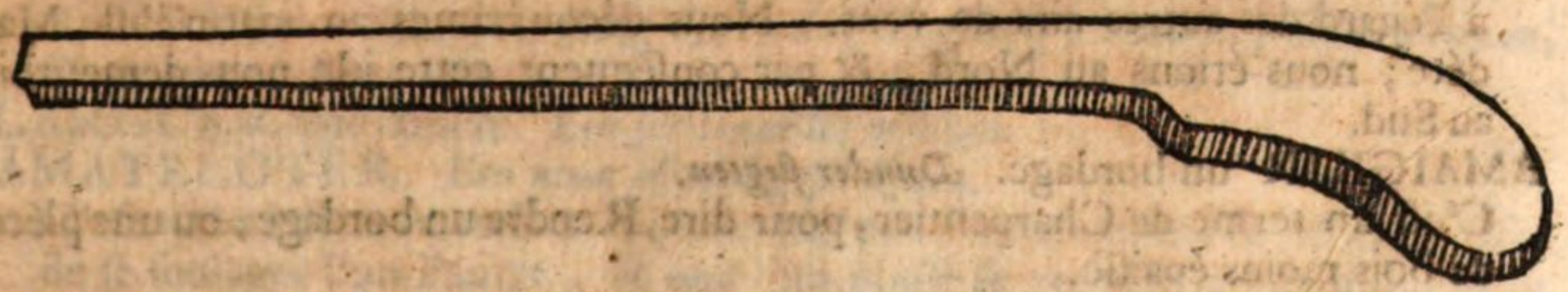
ALLONGE de porque. *Stuinder.*

C'est une piéce de bois qui allonge une autre grosse piéce de bois, qu'on appelle Porque, & qui a le même courbe que celles qui servent de membres au vaisseau.

„Les Allonges de porque d'un vaisseau de cent-trente-quatre piés de long „de l'étrave à l'étambord, doivent avoir dix pouces d'épais, & de la largeur „à proportion. Leur bout d'embas doit passer jusques au-delà des fleurs, „& le bout d'en-haut doit venir au plus haut pont. En général leur épais- „seur doit aprocher de celle des courbes, mais elles doivent être entées plus „avant dans les serre-goutiéres.

ALLONGES de poupe, Cormiéres, Corniéres, Allonges de trepot, Allonges de treport. *Hek-stutten, Windt-veeringen, Feeringen.*

Ce sont les derniéres piéces de bois, qui sont posées à l'arriére du vaisseau, sur la lisse de hourdi & sur les estains, & qui forment le haut de la poupe. Quelques-uns les distinguent, apellant les deux allonges des deux bouts, Corniéres ou Allonges de treport; & celle qui est au milieu, & qui a sous elle l'étambord, ils l'apellent Allonge de poupe. Les Charpentiers Hollandois en mettoient autrefois deux en croix par le milieu, & quelques-uns le font encore.



„On donne ordinairement aux Allonges de poupe, autant de long ou de „hauteur au-dessus de la lisse de hourdi, qu'en a l'étambord. Celles des deux „bouts sont posées droit sur les estains, & entretenües avec eux par des „chevilles de fer & de bois.

„Ou

„On leur donne le plus ſouvent les deux tiers de l'épaiſſeur de l'étrave, & „on les fait rentrer ou tomber en-dedans, autant qu'il faut, pour achever le „courbe que les eſtains ont commencé à former, & par ce moien il ne doit „y avoir d'eſpace par le haut entre elles, que les trois-cinquiêmes parties „de la longueur de la liſſe de hourdi, ou deux piés plus que la moitié de „cette longueur.

POSER les Allonges. *Opſtutten.*

ALLONGER le cable. *Het bots-touw op 't dek haalen.*

C'eſt l'étendre ſur le pont juſques à un certain lieu, ou pour le bitter, ou pour moüiller l'ancre.

ALLONGER une manœuvre. *Een touw erk klaar maaken om gebruikt te worden.*

C'eſt l'étendre, afin qu'on s'en puiſſe ſervir, s'il eſt beſoin.

ALLONGE la vergue de ſivadiére. *Top uw blinde ree onder de boegſpriet, Haal uw blinde ree onder, of langs ſcheeps.*

C'eſt ôter la vergue de ſivadiére de l'état où elle doit être pour ſervir, & la faire paſſer ſous le beaupré, ou le long du beaupré, au-lieu de la tenir dreſſée en croix. Nos voiles n'étant plus ſoutenües que par le vent & le racage, nos vergues s'allongérent le long des mâts, & notre navire ſe redreſſa.

ALLONGER la terre. *Langs de kuſt zeilen.*

C'eſt-à-dire, Aller le long de la terre. Voiez, Ranger la côte.

ALMADIE, *Almadie.*

C'eſt une petite barque dont les Noirs de la côte d'Afrique ſe ſervent, elle eſt longue de quatre braſſes, faite ordinairement d'écorce de bois.

ALMADIE. *Almadie of Cathuri.*

C'eſt un vaiſſeau des Indes, qui a de longueur quatre-vingts piés, & ſix ou ſept de largeur. Le derriére de ce vaiſſeau eſt quarré. M. Witſen dit que ces Almadies, nommez autrement Cathuri, ſont des bâtimens de Calicut; qu'ils ont douze ou 13. pas de long; qu'ils ſont pointus devant & derriére; qu'ils vont à la voile & à la rame, & d'une grande vîteſſe; & que le Roi de Calicut arme en tems de guerre juſques à deux ou trois cens de ces ſortes de vaiſſeaux.

ALOIGNE. Voiez, Boüée.

A l'OUEST d'une terre. Etre à l'Oüeſt d'une terre. *Beweſten een landt zijn.*

C'eſt être en lieu que la terre ſoit à l'Eſt de nous. On dit la même choſe à l'égard des autres airs de vent. Nous découvrîmes au matin l'iſle Madére; nous étions au Nord, & par conſéquent cette iſle nous demeuroit au Sud.

AMAIGRIR un bordage. *Dunder ſlegten.*

C'eſt un terme de Charpentier, pour dire, Rendre un bordage, ou une piéce de bois moins épaiſſe.

AMARQUE. *Ton, Baak, Paal, Merk.*

C'eſt une marque d'un tonneau flotant, ou d'un mât, qu'on élève ſur un banc, afin que les vaiſſeaux qui font route s'éloignent du parage où ils la voient: c'eſt ce qu'on apelle autrement, Baliſe, & Boüée.

AMARRAGE des vaiſſeaux. *Het ankeren; Het vieren van het touw en uitwerpen van 't anker, Het ankeren of beleggen van een ſchip.*

C'eſt leur ancrage ou moüillage, ou le ſervice du cable quand on moüille. Tous les Pilotes de notre eſcadre n'ont guéres plus de capacité que des hales-boulines; car dans leurs amarrages ils ne conſidérent ni la force des courans, ni la grandeur des ports, ni la tenüe du fond, ni le tirant de l'eau de leurs navires. Quand un vaiſſeau eſt deſarmé il n'y reſte que les cables néceſſaires à ſon amarrage.

AMARRAGE. Un Amarrage. *Het vaſt maaken van twee touwen t'ſaamen, met een dun touwtje of ſeiſing.*

C'eſt un endroit où deux groſſes cordes, ou une miſe en double, eſt liée par une petite.

AMARRER. *Vaſt maaken, Aanſlaan, Aanleggen, Vaſt ſorren, Vaſt klampen, Gorden, Beleggen, Scheeren.*

C'eſt atacher ou lier quelque choſe. Ce mot eſt très-fréquent dans la bouche de l'équipage. Les écoutes des huniers ſont-elles amarrées à leurs bittes? A-t-on amarré la driſſe du grand hunier? La barre du gouvernail eſt-elle amarrée ſous le vent?

AMARRER à terre. *Maaren, Meeren.*

AMARRER une manœuvre lors qu'elle eſt aſſez filée. *Een touwerk aanhouden, Beleggen.*

AMARRE. *Aan 't ſorren, Beleg.*

C'eſt le commandement pour faire atacher, ou lier quelque choſe. On dit, Amarre babord, Amarre ſtribord, pour dire, Amarre à gauche, Amarre à droite.

AMARRE à fil de carret. *Zeilen op ſtoot-gaaren.*

C'eſt pour faire amarrer les voiles en-ſorte qu'elles puiſſent aiſément être déploiées au beſoin, en coupant les fils de carret.

AMARRES. *'t Touwerk dat gebruikt wordt om het Schip vaſt te houden, ſelfs in 't ankeren.*

Ce ſont les cables & les cordages qui ſont emploiez à atacher & ſaiſir le vaiſſeau. Ce navire a ſes trois amarres dehors: c'eſt-à-dire qu'il a moüillé ſes trois ancres, ce qui s'apelle, Moüiller en patte d'oie. Ce vaiſſeau eſt ſur les amarres; c'eſt-à-dire qu'il eſt à-l'ancre. On dit, Larguer une amarre, pour dire, détacher une corde. Nous fîmes couper l'amarre de notre chaloupe qui étoit à la toüe.

AMARRES d'un petit bâtiment dans un port. *Meer-touwen.*

AMARRES de chaloupe. *Vang-lijn tot de ſloep of boot, Meeren, Meer-touwen, Sloeps-touw, Boots-touw.*

LARGUER une amarre. *Een ſor-touw los maaken.*

AMATELOTER. *Een maat of medegeſel kieſen.*

C'eſt quand deux matelots ſe prennent pour compagnons & aſſociés, afin de ſe ſoulager l'un l'autre, & que l'un puiſſe ſe repoſer tandis que l'autre fait le quart. Avant que notre vaiſſeau ſe mît ſous voiles, le Capitaine fit paſſer en revüe tous les gens de l'équipage, & chacun fut amateloté.

AME de canon, ou Noïau. *Mondt en al 't hol van een ſtuk geſchuts. De Ziele.*

AME d'un gros cordage. *Hart.*

C'eſt un certain nombre de fils de carrets, qui ſe mettent au milieu des différens tourons qui compoſent le cordage. Cela s'apelle auſſi la Méche.

AMENER. *Neerlaaten, Strijken, Afhaalen, Laaten vallen of loopen.*

C'eſt abaiſſer ou mettre bas. Un vaiſſeau François nous contraignit d'amener le pavillon par reſpect. Le vent ſe rangea au Sud, & fut ſi forcé, que nous fûmes obligez d'amener nos vergues ſur le platbord. Après deux heures de combat le galion Eſpagnol amena, & ſe rendit. Ce vaiſſeau a amené, c'eſt-à-dire qu'il a baiſſé ſes voiles, ou ſon pavillon, pour ſe rendre.

AME'NE. *Strijk.*

C'eſt ainſi qu'on commande d'amener ou baiſſer quelque choſe. Amène le grand hunier: Amène la miſéne: Amène le pavillon.

N'AME'NE pas. *Swigt niet, Laat byſtaan.*

HISSER & amener. *Hijſen en ſtrijken.*

AMENER une voile. *Een zeil neerhaalen.*

AMENE les huniers ſur le ton. *Mars-zeils op randt.*

AMENER les mâts de hune. *De ſtengen ſchieten.*

AME'NE tout, toute la voile. *Zeil op randt.*

AMENER un vaiſſeau, Amener une terre. *Invinnen.*

C'eſt s'en aprocher, ſe trouver vis-à-vis.

AMIRAL, Admiral. *Admiraal, Vloots-hoofdt, Opper-vloots-voogd.*

C'eſt le Chef des flottes, des armées & de la police navale d'un Etat. La Charge d'Amiral ſupprimée en France l'année 1626. fut rétablie en faveur de M. le Comte de Vermandois l'an 1669. aiant été ſuppléée, pendant cet intervalle, par la Charge de Grand-maître, Chef & Surintendant de la navigation & commerce de France, qui demeura éteinte par la mort de M. le Duc de Beaufort, arrivée la même année 1669. Entre les droits atribuez à l'Amiral, il a celui du dixiéme de toutes les prifes qui ſe font ſur mer. Toutes les choſes qui regardent ſon pouvoir, ſes fonctions & ſes droits, ſe trouvent dans un Réglement du 12. de Novembre 1669. & dans l'Ordonnance du mois d'Août. 1681.

„Le terme d'Amiral s'entend chez les Hollandois en diverſes maniéres. „L'Amiral Général eſt en même tems le Gouverneur de la Province. Ces „deux Charges ſont unies. Le Lieutenant Amiral Général commande les „armées navales en l'abſence de l'Amiral Général, qui va rarement en „mer.

„Chaque Collége de l'Amiranté a ſon Lieutenant Amiral particulier; ſa„voir, le Lieutenant Amiral de la Meuſe ou de Rotterdam: celui du Texel „ou d'Amſterdam: celui de Zélande: celui de Friſe: & celui de Nord„hollande, Oüeſt-friſe, ou Quartier du Nord. Chacun de ceux-ci com„mande l'eſcadre de ſon Collége, ſous l'Amiral, ou le Lieutenant Amiral „Général.

„L'Amiral Général des Provinces Unies eſt le Chef de tous les Colléges „de l'Amirauté, & y préſide lors qu'il ſe trouve préſent; & en ſon abſen„ce ſon Lieutenant Amiral a le même droit de préſider par-tout où il ſe „trouve.

„Quoi que l'Amiral Général & ſon Lieutenant aient droit de préſider, de „recueillir les voix, & d'opiner dans toutes les afaires; ils ne peuvent néam„moins ſe ſervir de leur droit, lors qu'il s'agit de juger définitivement les

„afai-

„afaires qui concernent les prises & le butin, où l'Amiral doit avoir une „part, comme est le dixiême denier qui lui a été atribué. En ce cas, „s'il est présent, ou son Lieutenant, ils se retirent, laissant les Conseil- „lers dans la liberté d'opiner, & de recueillir les voix, pour juger à la plu- „ralité.

„Il est au pouvoir de l'Amiral ou Commandant d'une armée navale, de pres- „crire des loix à toute l'armée en général, & à tous ceux qui sont au ser- „vice, Officiers & équipages, soit en tems de guerre ou de paix. Il les don- „ne par écrit, & fait prêter serment de les observer.

„Quand on est en mer, il doit si bien donner ses ordres, que le plus mau- „vais voilier de tous les vaisseaux puisse suivre l'armée, & y demeurer joint.

„Il établit des recompenses pour ceux qui les méritent, & fait punir ceux „qui commettent de fautes.

„Ses ordres se manifestent le plus souvent à toute l'armée, par des signaux, „tels qu'il les a réglez auparavant, & desquels il a donné connoissance à „ceux qui en doivent être informez. En tems de guerre on fait souvent „des changemens dans les signaux, afin que les ennemis ne les puissent re- „connoître.

„L'Amiral ne fait le signal de mettre à la voile, que lors que la premiére an- „cre de son vaisseau est levée, & que le cable de la seconde est déja au ca- „bestan; à moins qu'il n'y eût quelque nécessité d'en user autrement.

„Lors qu'il survient des choses extraordinaires, dont les avis ne peuvent „être donnez par des signaux, l'Amiral fait porter ses ordres par de pe- „tits bâtimens, en aiant toujours auprès de son vaisseau pour cet éfet: ou- „bien il fait le signal à tous les vaisseaux de venir passer à son arriére, où „il leur explique lui-même ses intentions.

„Il prend bien garde qu'on ne laisse passer aucuns bâtimens, sans les avoir „helez, pour savoir où ils vont.

„L'adresse d'un Amiral & son expérience se font voir lors qu'il gagne le „vent à ses ennemis, soit en montant au vent, soit en perçant au-travers „de leurs escadres.

„Comme il importe extrémement à une armée navale, que son Amiral ne „soit point mis hors d'état de combatre, & de la commander, il ne doit pas „s'engager legérement dans le plus fort de la bataille: mais ses principaux „soins doivent aller à donner tous les ordres nécessaires, & à prévenir la „confusion.

„Que s'il remarque qu'il y ait de Officiers, qui ne s'aquittent pas de leur „devoir, le sien est de les faire avancer, & de les mener à l'ennemi, & a- „près cela il se retire un peu. Il ne doit point aussi manquer d'aller secou- „rir, ou dégager ceux qui se trouvent foibles, ou desemparés: ensuite „il se retire encore peu-à-peu, non d'une maniére qui sente la fraieur & „la fuite, mais qui marque la prudence d'un Général.

„Il faut que les navires que montent les Amiraux, aient toujours plusieurs „Officiers en second, afin de prendre la place des premiers, s'ils viennent à „manquer. Il en est de même à l'égard des autres vaisseaux de guerre, qui „sont destinez à se trouver en de grands combats; il est bon qu'il y ait „deux ou trois Lieutenans.

„Lors qu'ils s'agit de délibérer d'afaires importantes, l'Amiral fait le signal de

„Conſeil; ſoit pour aſſembler ſeulement les Vice-amiraux, ſelon qu'il le „juge à propos; ſoit pour apeller auſſi les Capitaines, ou même quelquefois „les Pilotes avec eux. Il ordonne des recompenſes pour les belles actions, „& pour les priſes qu'on fera; pour les pavillons qu'on enlevera aux enne- „mis; pour les vaiſſeaux qu'on leur brulera, ou qu'on leur coulera bas.

„Quelquefois il envoie ſes ordres en des billets cachetez, tant pour les Of- „ficiers que pour les équipages; afin qu'ils ſachent ce qu'ils auront à faire, „au-cas que quelques-uns des premiers Officiers fuſſent tuez; & qui ſont „ceux qui en doivent remplir la place; auſſi-bien que pour régler, à l'égard „des vaiſſeaux pavillons, s'ils continüeront à porter le pavillon, ou s'ils „doivent l'ôter, en cas de mort du Vice-amiral ou autre Officier Général „qui les monte.

„Quand l'armée eſt en marche pour aller aux ennemis, l'eſcadre de l'Ami- „ral ſe tient au milieu, & fait le corps de bataille; ſoit qu'on marche en „lignes, en files, ou en Croiſſant. Cette derniére forme de marche eſt la „plus avantageuſe, parce qu'elle donne lieu à tous les vaiſſeaux d'entrer en „action.

„En faiſant vent arriére, le Vice-amiral ſe tient à ſtribord de l'Amiral, & le „Contre-amiral ou troiſiême Oficier Général à babord. Que ſi l'on va à la „bouline, les eſcadres ſe ſuivent en queüe, & l'Amiral tient preſque tou- „jours le milieu; bien-que quelquefois il prenne l'avantgarde. Quand on „revire, ſoit à cauſe que l'ennemi paroît à l'arriére, ou par quelque autre „raiſon, l'arriégarde revire la premiére, & devient l'avantgarde, afin d'é- „viter le deſordre qui arriveroit ſans doute, ſi les vaiſſeaux de l'avant vou- „loient venir à la place de ceux de l'arriére; & que ceux de l'arriére duſ- „ſent aller ocuper le poſte de ceux de l'avant.

„Tous les vaiſſeaux d'une armée doivent courir au ſecours de leur Amiral, „mais, ſur-tout, ſes matelots ne doivent jamais s'éloigner de lui.

„La prudence d'un Amiral éclate particuliérement dans la diſtribution qu'il „fait de ſon armée. La coutume eſt de mêler les gros vaiſſeaux avec les „vaiſſeaux legers. Les premiers ſont comme des fortereſſes pour ſe défen- „dre, & pour arrêter l'impétuoſité des ennemis, & les autres vont à l'abor- „dage, & font des priſes.

„On a ſouvent éprouvé qu'il eſt avantageux de tenir ſerrée une armée na- „vale, afin que l'ennemi ne puiſſe percer au travers. Quand on prend ce par- „ti, il faut faire peu de voiles.

„Le ſoin & la protection des vaiſſeaux marchands, qui ſont ſous l'eſcorte „d'une armée navale, regarde l'Amiral, qui leur donne ſes ordres, & les „fait tenir au vent, ou ſous le vent, pendant le combat. Souvent même il „les enferme dans le Croiſſant que l'armée forme, ſelon ce que ſa pruden- „ce & l'ocaſion lui dictent.

„Si l'on moüille, on le fait dans le même ordre où l'on a navigué. Les „mêmes vaiſſeaux qui, en naviguant, étoient au vent, ou ſous le vent, „s'y trouvent encore étant à l'ancre, & ſont à l'avant ou à l'arriére de l'A- „miral, comme auparavant.

„Dans les voiages de long cours, & dans les expéditions maritimes qui du- „rent longtems, l'Amiral fait tous les jours une fois paſſer ſes vaiſſeaux à „ſon arriére, pour être informé de l'état où ils ſont, & de la route qu'ils

„ont

„ont faite. Il ne manque point auſſi de faire tous les jours prendre hau-
„teur.
„Il ne manque pas non-plus d'ordonner de petits bâtimens, legers de voi-
„les, pour y mettre les munitions de réſerve, afin qu'ils ſuivent toujours
„l'armée; & il a l'œil à ce qu'ils ne s'en écartent pas, ou qu'ils ne demeu-
„rent pas de l'arriére.
„Il fait faire continuellement des éxercices aux équipages, & aux ſoldats,
„tant pour leur faire aquerir plus d'expérience, que pour prévenir les deſ-
„ordres que peut cauſer l'oiſiveté; & dans l'ocaſion, il regarde à ne s'enga-
„ger au combat qu'avec avantage & eſpérance de la victoire.
„Il a le pouvoir de prendre les voies qu'il juge les plus expédientes, pour
„tenir dans l'obéïſſance où y ramener tous les gens qui ſont à bord, &
„pour faire éxécuter ſes ordres.
„Lors qu'un Amiral eſt tüé dans le combat, il vaut mieux n'en faire rien
„paroître, & laiſſer toujours le pavillon ſur ſon vaiſſeau, que de donner
„une connoiſſance qui peut refroidir le courage, & intimider. Dans cet-
„te vüe l'illuſtre Amiral de Heemskerke, ſe voiant prêt d'engager le com-
„bat devant Gibraltar, fit cloüer ſon pavillon au mât.
„Il ne ſe doit point tenir d'aſſemblées des Officiers des autres vaiſſeaux, ſur
„un navire particulier, ſoit ſous prétexte de rendre juſtice, ni autrement,
„ſans ordre ou permiſſion expreſſe de l'Amiral ou Commandant en Chef.
„Tout ce qui vient d'être dit de l'Amiral, regarde auſſi le Lieutenant Ami-
„ral Général, & le Lieutenant Amiral Particulier, & même le Vice-ami-
„ral, lors qu'il n'y apoint de Commandant au-deſſus, & qu'ils comman-
„dent en Chef.

„AMIRAL d'une Compagnie de vaiſſeaux marchands allant de conſerve, qui
„en font le choix. *Admiraal.* Voiez, Conſerve.

AMIRAL, Vaiſſeau Amiral. *Admiraal-ſchip, Vloot-hoofdt-ſchip.*

C'eſt celui qui porte le pavillon d'Amiral ſoit dans un port, ou en mer.

„Il eſt raiſonable que le navire qui eſt monté par un Amiral, ſurpaſſe tous
„les autres par ſa beauté, par ſa grandeur, & par ſa magnificence.
„L'Amiral de Hollande, nommé *Les Sept Provinces*, qui fut conſtruit à
„Rotterdam, l'an 1665. & qui étoit monté par le Lieutenant Amiral Gé-
„néral de Ruiter, étoit d'un très-beau gabarit, & un parfaitement bon voi-
„leir. Il avoit cent ſoixante-trois piés de long, de l'étrave à l'étambord, me-
„ſure d'Amſterdam: il avoit quarante-trois piés de bau, ſeize piés & demi de
„creux, & ſept piés & demi de hauteur entre les deux ponts: il étoit mon-
„té de quatre-vingts piéces de canon, & de quatre cens-ſoixante & quinze
„hommes d'équipage.

AMIRAUTE'. *Admiraliteit, Admiraals ampt.*

C'eſt la Charge d'Amiral.

AMIRAUTE'. *Admiraliteit, Het gerigt van de zee-ſaaken.*

C'eſt une Juſtice qui s'éxerce ſous le nom & l'autorité de l'Amiral. Ce ſont auſſi les droits de l'Amiral, qu'on apelle Droits d'Amirauté. Les Officiers de l'Amirauté ont des proviſions du Roi, mais ils ſont à la nomination de l'Amiral. Voiez, Amiral.

AMIRAUTE'. *Admiraliteit, Het bewindt over de Zee-ſaaken, De vergadering van die Heeren, die de opper-bewindt over de Zee-ſaaken hebben.*

„L'A-

„L'Amirauté eſt définie par les Hollandois, l'Aſſemblée des Seigneurs „qui ont la direction des afaires maritimes, avec le droit & le pouvoir de „les régler. Il y a cinq Colléges de l'Amirauté dans les Sept Provinces U- „nies des Païs-bas. L'un réſide dans la partie de la Province de Hollande, „qu'on apelle Sud-hollande, & c'eſt à Rotterdam; c'eſt pourquoi il s'apelle „ſouvent le Collége de la Meuſe. Un autre réſide dans la Nord-hollande, „à Amſterdam. Un autre réſide dans l'Oüeſt-friſe, à Hoorn ou à Enkhuiſe. „Il y en a un à Middelbourg en Zélande, & un autre en Friſe, qui réſi- „doit autrefois à Dokkum, & qui a été transféré à Harlingen, par acord „fait entre les Provinces de Friſe & de Groningue, le 29. Novembre 1645. „confirmé par les Etats Généraux.

„Le Collége d'Amſterdam eſt compoſé de douze Conſeillers; ſavoir, un „de la part de la Nobleſſe de Hollande; cinq de la part des villes de Har- „lem, Leide, Amſterdam, Gouda & Edam; & ſix de la part des Pro- „vinces de Gueldres, Zélande, Utregt, Friſe, Overiſſel, & Groningue „avec les Ommelandes.

„Le Collége de Rotterdam, qui eſt le premier de tous, eſt auſſi compoſé de „douze Conſeillers; ſavoir, un de la part de la Nobleſſe de Hollande; ſix „de la part des villes de Dordregt, Delft, Rotterdam, Gorcum, Schiedam „& la Brille; & cinq de la part de Provinces de Gueldres, Zélande, Utregt, „Friſe & Overiſſel.

„La Commiſſion des Conſeillers de chaque Collége dure trois ans, mais „elle peut être renouvellée pour trois autres années, & enſuite on en „nomme d'autres pour remplir leurs places.

„Chaque Collége a ſes Oficiers qui dépendent de lui; ſavoir, un Avocat „Fiſcal, des Secretaires ou Grêfiers, un Receveur Général, un Commis „Général, un Maître d'équipage, un Commiſſaire des ventes, un Tréſorier „païeur, un Grand-prévôt, & pluſieurs autres.

„CONSEIL de l'Amirauté, Conſeil de Marine. *Admiraliteits Raadt, Zee- „raadt.*

„Ce terme comprend tous les Colléges conſidérez enſemble ſous l'Amiral „Général, qui a droit d'y préſider, ou ſon Lieutenant Amiral en ſon abſen- „ce. L'Aſſemblée s'en fait à la Haie, par des Députés que chaque Collége y „envoie. Ils en peuvent envoier tout de même ailleurs, s'il en eſt be- „ſoin.

„Le Conſeil de l'Amirauté, pris pour tous les Colléges enſemble, mais „diviſé en diverſes parties, qui s'aſſemblent chacune en particulier, & qui „ont des Règles, Inſtructions & Loix générales, que chacune eſt obligée „de ſuivre, s'aſſemble les Lundis, les Mécredis, & les Samedis, pour ren- „dre juſtice aux Particuliers, décider leurs différens, & les régler dans les „afaires qui ſont de ſon reſſort. Le tems qu'ils peuvent avoir de reſte, „ces jours-là, eſt emploié à éxaminer les comptes du Commiſſaire des ven- „tes, & à expédier d'autres afaires.

„Les Sentences Apointemens, Mandemens & Ordonnances de l'Ami- „rauté, ſont mis à éxécution & ſortent leur entier éfet ſans apel: excepté „néammoins en matiére civile, où les deniers provenant de ventes d'éfets, „excédent la ſomme de ſix cens livres. En ce cas on peut ſe pourvoir de- „vant les Etats Généraux, par Requête de réviſion de procès ou de propo-

„ſition

„ſition d'erreur; ou-bien devant l'Amiral Général, ſi les Etats Généraux „ne ſont pas alors aſſemblez.

„C'eſt dans le lieu où ſe tient ordinairement l'Aſſemblée, que les procès „ſe vuident, à la pluralité des voix, par les Conſeillers, ou par la plus „grande partie; ou pour le moins étant au nombre de cinq, & de deux „différentes Provinces.

„GOLLE'GES de l'Amirauté. *Collegien, Vergaderingen of Geſelſchappen van „de Admiraliteits Heeren.*

„C'eſt le nombre & l'Aſſemblée des Conſeillers qui compoſent une Cham„bre de l'Amirauté, dans un departement particulier, duquel ils ont la „direction, pour agir, juger & décider dans tout ce qui eſt de leur reſſort „& compris dans leurs Inſtructions, comme pourroit faire le Conſeil Gé„néral de l'Amirauté.

„Les Colléges de l'Amirauté ont la connoiſſance de tous les différens par„ticuliers, qui ſurviennent au ſujet des fraudes, malverſations & con„traventions aux Placards & Ordonnances, touchant les Convois & Pa„tentes; & aux Placards publics & affiches touchant les tranſports de „vivres, marchandiſes défendües, & munitions de guerre, aux ennemis. „Sur tous leſquels différens ils procédent ſommairement, & prononcent „Sentence définitive de condamnation ou d'abſolution, ſans faire aucune „grace, ni permettre qu'il y ait aucune compoſition ſur ce point.

„Ils ont l'œil à ce que le Commis Général des Convois & Patentes, les „Commis particuliers, & les Commis aux recherches, faſſent leur de„voir, conformément aux Ordonnances.

„Les Colléges ont le pouvoir d'établir, chacun dans ſon departement, „autant de Maîtres d'équipage qu'ils jugeront néceſſaire; & chaque „Quartier dreſſe des Inſtructions particuliéres ſur le fait des Maîtres d'équi„page, ſelon que la diſpoſition du lieu & des afaires le permettent: deſ„quelles Inſtructions ils envoient copie, dans le mois, à l'Amiral Général, „afin de l'en informer.

„Ils ont l'œil ſur l'achat qui ſe fait des vaiſſeaux, canons, poudre, bou„lets, & de tout ce qui eſt néceſſaire pour l'armememt, & pour cet éfet ils „nomment des Commiſſaires d'entre les Conſeillers, afin d'être préſens, „& de donner leur agrément, lors que le Maître d'équipage fait ces achats; „Ils donnent ordre particuliérement, à ce que les arcenaux ſoient bien pour„vus de toutes ſortes de munitions, & à ce qu'elles ſoient diſpenſées ſans „diſſipation; & ils retiennent par-devers eux un inventaire de tout ce qui „s'achète.

„Ils doivent encore prendre garde à ce que les Capitaines des navire de guer„ra de l'Etat tiennent leurs équipages complets, & en faire des revües.

„Chaque Collége eſt tenu de prendre bien ſoin, u'on obſerve & exécute, „á l'égard des côtes, des ports & des rades des Provinces Unies, les ordres „qui ſont donnez, & les Réglemens qui ſont arrêtez chaque année, dans „l'Aſſemblée annuelle des Députez de tous les Colléges: dans laquelle Aſ„ſemblée, où doit aſſiſter l'Amiral Général, on prend les réſolutions né„ceſſaires pour la ſureté de la navigation; pour toutes les choſes qui con„cernent la guerre maritime; pour le nombre des vaiſſeaux que chaque „Quartier doit fournir, tant pour mettre à la mer, que ſur les eaux inter-

„nes, chacun dans ſon departement ; pour le nombre de navires de guerre „qu'il eſt à propos d'entretenir ; pour l'exécution des Réglemens qui dé- „fendent de porter certaines marchandiſes aux ennemis, ou dans des ports „défendus &c.

„Tous les deniers qui proviennent des convois, patentes, confiſcations & „amendes, priſes, & généralement des eaux externes, ſont & demeurent „affectez aux frais des guerres maritimes, que les Provinces Unies ont à „ſoutenir ; & à tout ce qui en dépend ; & pour cet éfet ils demeurent en- „tre les mains des Colléges, ſans pouvoir être divertis à quelque uſage „que ce ſoit. Et afin que les Etats Généraux puiſſent ſavoir quel eſt le „fonds qu'on a, les Conſeillers de l'Amirauté ſont obligez de leur en en- „voier tous les quatre mois, pour le plus tard, un état au vrai.

„Les Colléges connoiſſent de tout ce qui regarde les priſes qui ſe font, tant „par les navires de guerre de l'Etat, que par ceux que les Particuliers peu- „vent armer, pour aller en courſe avec commiſſion de l'Amiral. Ils ont „la connoiſſance de tous les différens qui peuvent ſurvenir entre les navires „mêmes de l'une & de l'autre qualité ; & de ceux que les Oficiers ont „enſemble ; & encore de toutes les malverſations & délits, dont les Ca- „pitaines ne peuvent connoître, Bien-entendu que ſi les délits ne ſont „pas commis à bord, & qu'ils ne concernent pas le fait de la guerre, les „Magiſtrats & Oficiers de Juſtice du lieu où le délit aura été commis, ou „du lieu où les délinquans ſeront ſaiſis, pourront en prendre connoiſ- „ſance, & faire juſtice.

„CONSEILLERS de l'Amirauté. *Admiraliteits Raaden*, *Admiraliteits „Heeren.*

„Ce ſont tous les Oficiers qui compoſent le Conſeil de l'Amirauté, „dans les Provinces Unies. Ils ſont pourvus de leurs Charges par les „Etats Généraux, ſur la nomination du *Vroedtſchap* ou Conſeil de la ville „qui a droit de nommer. Les nominations qui ſe font en Hollande, ſont „envoiées aux Etats de la Province, qui les font préſenter aux Etats Gé- „néraux, où elles ſont confirmées ſi le cas y écheoit, & les Conſeillers vont „prêter le ſerment devant eux.

„Les Conſeillers de l'Amirauté ne peuvent être parens juſqu'au quatriê- „me degré inclus, ni alliez juſqu'au troiſiême degré, à compter les degrès „ſelon le Droit Impérial. L'Amiral Général & ſon Lieutenant ſont au- „deſſus d'eux ; mais ils ont ſous eux les autres Oficiers de l'Amirauté, „comme le Receveur Général, le Secretaire ou Grêfier, l'Avocat Fiſcal, „le Général des Recherches, le Commiſſaire des ventes, le Controlleur, „le Prévôt de la marine, &c.

„Les Conſeillers, le Fiſcal, & les Grêfiers, ont leurs domiciles fixes, au „lieu où le Collége eſt établi, pour s'aſſembler tous les jours, hormis les „Dimanches, & autres jours de priéres. Leurs ſéances commencent à „ſept heures du matin, & durent juſqu'à onze heures ; & l'après-diner el- „les commencent à trois heures & finiſſent à ſix ; à moins qu'il ne ſurvi- „enne quelque afaire preſſée, qui demande une plus promte expédition, „ou une vacation plus continuée. Ils ne peuvent s'abſenter du lieu de „leur réſidence, ſans le conſentement de l'Amiral, ou du Préſident du „Collége ; & leur abſence ne doit durer, tout-au-plus, que ſix ſemaines

dans

„dans un an, à l'égard de ceux qui ſont d'une autre Province; & trois „ſemaines pour ceux qui ſont de la Province où eſt le Collége; & cha- „que abſence ne doit être que de quatre jours de ſuite; & ce, en cas que „les afaires n'en reçoivent point de retardement: deſquelles abſences le „Grêfier tient une note. Voiez, Colléges de l'Amirauté.

„Les Conſeillers de l'Amirauté doivent ſe contenter de leurs gages, & ne „prendre ni préſens ni argent des Parties, ſous quelque prétexte que ce „ſoit; & ne pas permettre que les deniers provenans des priſes, demeu- „rent plus de quinze jours entre les mains du Commiſſaire des ventes: dans „lequel tems ils l'obligent de rendre ſon compte au Bureau, pour les „deniers être inceſſamment diſtribuez par les Colléges, ou par ceux des „Conſeillers qui ſont commis à cet éfet, & délivrez à qui il apartient.

„Ils doivent députer tous les mois un ou deux d'entre eux, pour éxami- „ner avec le Fiſcal, ſans delai, & toutes autres afaires ſurſiſes, les comptes „du Receveur & des Commis aux congez, convois, & patentes, & les „clorre; ſur les peines portées, en cas de defaut de leur part, dans l'Inſtruc- „tion des Commis Géneraux.

„Ce ſont eux qui nomment & établiſſent dans leurs departemens, les Maî- „tres d'équipage, les Commiſſaires des ventes, les Huiſſiers, & les *Bodes* „qui ſont les Sergens & Meſſagers; avec la participation & le conſentement „du Commis Général, s'il ſe trouve ſur le lieu.

„Mais pour les Charges des Receveurs Généraux, des Fiſcaux, des Secre- „taires & des Controlleurs, les Conſeillers du Collége, où une telle Char- „ge ſe trouve vacante, nomment deux perſonnes, & ſur la nomination les „Etats Généraux en font choix d'une.

„Ils font auſſi la nomination de deux Capitaines, lors qu'il y a quelque pla- „ce à remplir, & l'Amiral Général en fait le choix d'un; quoi que ce Ré- „glement ne ſoit pas général, & que l'Amiral puiſſe, de ſon chef, pourvoir „les Capitaines qu'il en juge dignes, par les ſervices qu'ils ont rendus.

AMOLETTES ou Amelotes. *Spil-gaaten.*

Ce ſont les trous quarrés, où l'on paſſe les barres dans le cabeſtan, & dans le virevaut.

„Les Amelotes doivent avoir de largeur une ſixiême partie de l'épaiſſeur du „cabeſtan.

AMORCE. *Laadt-kruidt dat men op de pan legt, Laadt-poeder.*

L'amoree pour les armes à feu, n'eſt autre choſe qu'un peu de poudre qu'on met ſur le baſſinet d'une arme à feu, ou à la lumiére d'une piéce d'artille- rie; comme bombes, carcaſſes, grenades, petards, boulets creux, & au- tres machines à feu. L'amorce eſt auſſi une compoſition de poudre fine de ſalpêtre & de ſoufre, que l'on pile à part, & qu'on mêle enſuite enſemble; après quoi on les détrempe avec de l'huile de pétrol, & l'on en fait une pâte, que l'on sèche à l'ombre, & dont on ſe ſert à charger les fuſées pour l'amorce de ces machines.

AMORCER. *Laadt-kruidt op de pan van een ſchiet-geweer doen.*

C'eſt mettre de la poudre à canon fort fine dans le baſſinet des armes à feu, pour lés faire tirer: on dit, Amorcer un mouſquet; Amorcer un ca- non.

AMORCEZ. Terme de commandement. *Vult de pan, kruidt op de pan.*

AMORçOIR. *Een groote Fret, Spits-boor, Kuypers boor.*

C'eſt une groſſe vrille dont les Charpentiers ſe ſervent pour commencer les trous qu'on veut faire avec le tariére. Elle eſt emmanchée comme le tariére.

AMPLITUDE. Voiez, Ortive.

AMURER. *Halſen toehaalen, toeſetten, toerieten, toerejen.*

C'eſt bander & roidir quatre cordages appellez Coüets, qui tiennent aux points d'embas de la grande voile & de la miſéne, pour maintenir la voile du côté d'où vient le vent. Le vaiſſeau ennemi amura ſes baſſes voiles pour gagner au vent; & pour faire la même manœuvre notre Capitaine cria, Amure bas. Voiez, Coüets & Amures.

AMURER la grande voile. *De Schooverzeil toeſetten.*

C'eſt mettre vers le vent le coin qu'on apelle le point de la voile, à toucher un trou fait dans le côté du vaiſſeau, lequel eſt apellé Dogue d'amure. On dit de même des autres voiles, dont on dit en même tems le nom. L'on amare pour aller au plus près du vent, & vent largue.

AMURE. *Set de halſen toe, Hals toe, Haal de hals toe.*

C'eſt le commandement qu'on fait pour faire amurer, lors qu'on veut faire route près du vent.

AMURE la grande voile. *Groote hals toe.*

AMURER tout bas. *Digt toeſetten.*

C'eſt mettre le plus bas qu'il eſt poſſible le point des voiles qu'on amure, afin que le vaiſſeau s'en porte mieux, & qu'il aille mieux au plus près du vent.

AMURE tout bas. *Hals digt toe.*

SERRE la ſivadiére & le perroquet de beaupré, & amure les coüets. *Neems de blinden in, en ſet de halſen toe.*

AMURES. *Hals-klampen, Hals-gaaten, Gaaten tot de halſen.*

Ce ſont des trous pratiquez dans le platbord du vaiſſeau & dans la gorgére de ſon éperon. Il y a dix Amures, quatre pour les coüets & ſix pour les écoutes des pacſis & de la ſivadiére. Les Amures des coüets de miſéne ſont à la gorgére de l'éperon, *Voiez la figure de l'éperon, ſous le mot* Eperon, *à l'endroit marqué par la lettre* Q. Les Amures des coüets de la grande voile ſont à l'avant du grand mât, dans le platbord, l'un à ſtribord l'autre à babord: ces deux amures s'apellent Dogues d'amure, *Voiez la figure ſous le mot* Dogue.

Les Amures des écoutes de la grande voile ſont à ſtribord & à babord de l'artimon. Les Amures des écoutes de miſéne ſont à ſtribord & à babord du grand mât.

Les

Les Amures de la fivadiére ſont auprès des Amures des écoutes de miſéne. Quoi qu'il y ait des Amures pour les écoutes, on ne ſe ſert du verbe Amurer que pour la manœuvre des coüets; car on dit Border l'écoute, & Haler l'écoute. Les Amures ſervent pour aller à la bouline, & ſerrer le vent. Voiez, Coüets.

AMURES d'une voile. *Halſen of Smijten.*

Ce ſont les manœuvres qui ſervent à l'amurer. Voiez, Coüets.

L'AMURE de la grande voile & de la miſéne. *Groote hals, Fokke-hals.*

L'AMURE d'artimon. *Beſaan-hals-taalie, Beſaan-halsje.*

C'eſt un palanquin, ou quelquefois une corde ſimple.

L'AMURE à babord, l'Amure à ſtribord. *Bakboord hals toe, Stuurboord hals toe.*

C'eſt l'alternative, pour dire qu'un vaiſſeau eſt amuré au côté droit, ou au côté gauche.

LES Amures des voilez d'étai. *Stag-zeils halſen.*

Ce ſont de ſimples cordes.

DOGUE d'amure. *Hals-klamp, De groote hals-klamp.*

C'eſt le trou qui eſt fait dans le côté du vaiſſeau à l'embelle. Voiez, Dogue.

A N.

ANCE. Voiez, Anſe.

ANCETTES de boulines, ou Cobes de boulines. *Leeuwers oogen in 't lijk.*

C'eſt ainſi que l'on nomme les bouts de corde, qui ſont attachez à la ralingue de la voile, dont le plus long n'excède pas un pié & demi. Leur uſage eſt d'y paſſer d'autres cordes que l'on apelle Pattes de bouline.

ANCRAGE. Droit d'Ancrage. *Ankeragie-regt-en-geldt, Ankeragie-geldt.*

C'eſt un droit qui eſt deu au Prince, ou à l'Amiral, & qui eſt paié par ceux qui vont moüiller dans les ports ou rades où il y a de ces ſortes de droits établis.

ANCRAGE. Voiez, Moüillage.

ANCRE. *Anker.*

C'eſt une groſſe piéce de fer, faite en double crochet, qui eſt compoſée de pluſieurs parties, qui ſont, la verge, les bras, les pattes, la croiſée, & l'arganeau, qui ſert à amarrer le cable, avec quoi on arrête le vaiſſeau; & à le tenir dans l'endroit où l'on jette l'ancre; ce qui ſe fait par le moien des pattes, qui étant aigües & courbées, ſont propres à mordre le terrain au-deſſous de l'eau. Les ancres ſe jettent à la proüe, & l'on moüille par l'avant du vaiſſeau, ſi ce n'eſt qu'on moüille en croupiére.

„ Comme c'eſt des ancres que dépendent le plus la fortune & la vie des Navi-
„ gateurs, & par conſéquent auſſi la fortune des Marchands, & quelquefois
„ celle des Etats, il ne faut pas manquer de les faire du meilleur fer, c'eſt-
„ à-dire, de fer de Suéde & d'Eſpagne alliez enſemble. Le fer de Suéde ſeul
„ eſt trop aigre & trop rude; & le fer d'Eſpagne, trop doux & trop foi-
„ ble. Il faut auſſi prendre garde que les bras ſoient très-bien ſoudez avec
„ la verge.

„ Les bâtimens qui naviguent ſur les riviéres, ont pour le moins une an-
„ cre; ceux qui naviguent dans les eaux & les canaux de Zélande, ſont
„ pourvus de deux ancres, mais ceux qui vont à la mer, en ont trois, qua-
„ tre, & davantage.

„Pour la longueur de l'ancre on prend le plus ſouvent les quatre dixièmes „parties de la largeur du vaiſſeau, ſous le maître bau. Par éxemple la „verge de l'ancre d'un vaiſſeau qui a trente piés de bau, doit avoir douze „piés de long.

„Quand la vetge a, par éxemple, huit piés de long, les deux bras doivent „avoir ſept piés, en meſurant ſur leur arc, & ainſi à proportion. Pour „l'arc ou le courbe qu'on leur donne, il n'y a point de règle: l'ouvrier „les fait à ſa diſcrétion.

„Chaque pié de long de la verge, doit donner deux pouces de diamétre „à l'arganeau; & chaques trois pouces de large de la verge, doivent don- „ner un pouce d'épais dans la rondeur du fer de l'arganeau.

„Le jas ſe met au bout de l'ancre, au-deſſous de l'arganeau. Ordinaire- „ment on le fait auſſi long que le ſont enſemble l'arganeau & la verge. „On lui donne un pouce d'épais dans ſon milieu, pour chaque pié qu'il a „de long, & un demi pouce d'épais dans ſes bouts.

„Pour ſa largeur, quoi qu'on lui en donne toujours plus que d'épaiſſeur, „elle ne ſe régle que par la demande du bois.

„L'uſage du jas eſt de faire mordre l'ancre; car ſans lui les deux pattes „tomberoient néceſſairement ſur le côté, & il ſeroit impoſſible que l'une „demeurât en haut & que l'autre tombât en bas, pour mordre dans le fond. „Voiez, Jas.

„Quelques-uns prétendent que la patte de l'ancre doit faire la moitié du „bras, & que la verge ne doit avoir de long que la longueur d'un bras „& demi. D'autres veulent qu'on ne donne à la patte que la moitié de la „longueur du bras, priſe en-dedans, & qu'elle n'ait de largeur que les deux „tiers de ſa longueur.

„On fait l'épreuve des ancres, en les élevant en haut, d'où on les laiſſe tom- „ber ſur une eſpéce de billot de fer, qui eſt poſé en travers: & pour „éprouver ſi la patte ſe tournera vers le fond, & ira le mordre, on poſe „l'ancre ſur une ſurface fort unie, le bout d'une patte & l'un des bouts du „jas ſur la ſurface. Dans cet état ſi l'ancre tourne, & que la pointe de la „patte s'élève en haut, l'ancre eſt bonne.

„Toutes les ancres ont deux bras: ce n'eſt pas qu'on ne pût ſe ſervir d'an- „cres à un ſeul bras; elles ſeroient plus legéres, & de beau tems elles ne „tiendroient pas moins ferme que les autres, mais il ne s'agit pas ſeule- „ment de tenir ferme, il faut que l'ancre puiſſe mordre en tout tems, & „pour cet éfet il faut qu'elle ait un grand poids; c'eſt pourquoi on ne fait „point d'ancres à un ſeul bras, d'autant plus qu'il faut beaucoup de pré- „paratifs, afin de pouvoir s'en ſervir, & les faire tenir ferme. Dans un „navire, tout ce qui donne de l'embaras à manœuvrer, doit être rejetté.

„On tient que les Habitans de l'iſle de Ceilon ou Zeilon, ſe ſervent, „au-lieu d'ancres, de pierres rondes, auxquelles ils amarrent leurs cables, „& qu'ils les jettent à la mer; ce qui arrête auſſi leurs bâtimens. Il y a „d'autres lieux dans les Indes où l'on ſe ſert d'une eſpéce de machine de „bois, qu'on charge de pierres, & l'on pretend que leurs vaiſſeaux de- „meurent plus fermes, que ceux qui ſont ſur nos ancres, ou ſur les pier- „res de Ceilon.

„On fait l'ancre d'un grand vaiſſeau plus petite à proportion, que l'ancre

„d'un

„d'un petit vaiſſeau, La raiſon en eſt, qu'encore que la mer déploie une „égale force contre un petit vaiſſeau & contre un grand, ſupoſé que „tous les deux aient dans l'eau une égale étendüe de bois, qui donne lieu à „l'eau d'agir également ſur une étenduë égale, néammoins le petit vaiſſeau, „à cauſe de ſa legéreté, n'a pas la même force que le grand, pour réſiſter; „& on tâche d'y ſupléer par le poids de l'ancre.

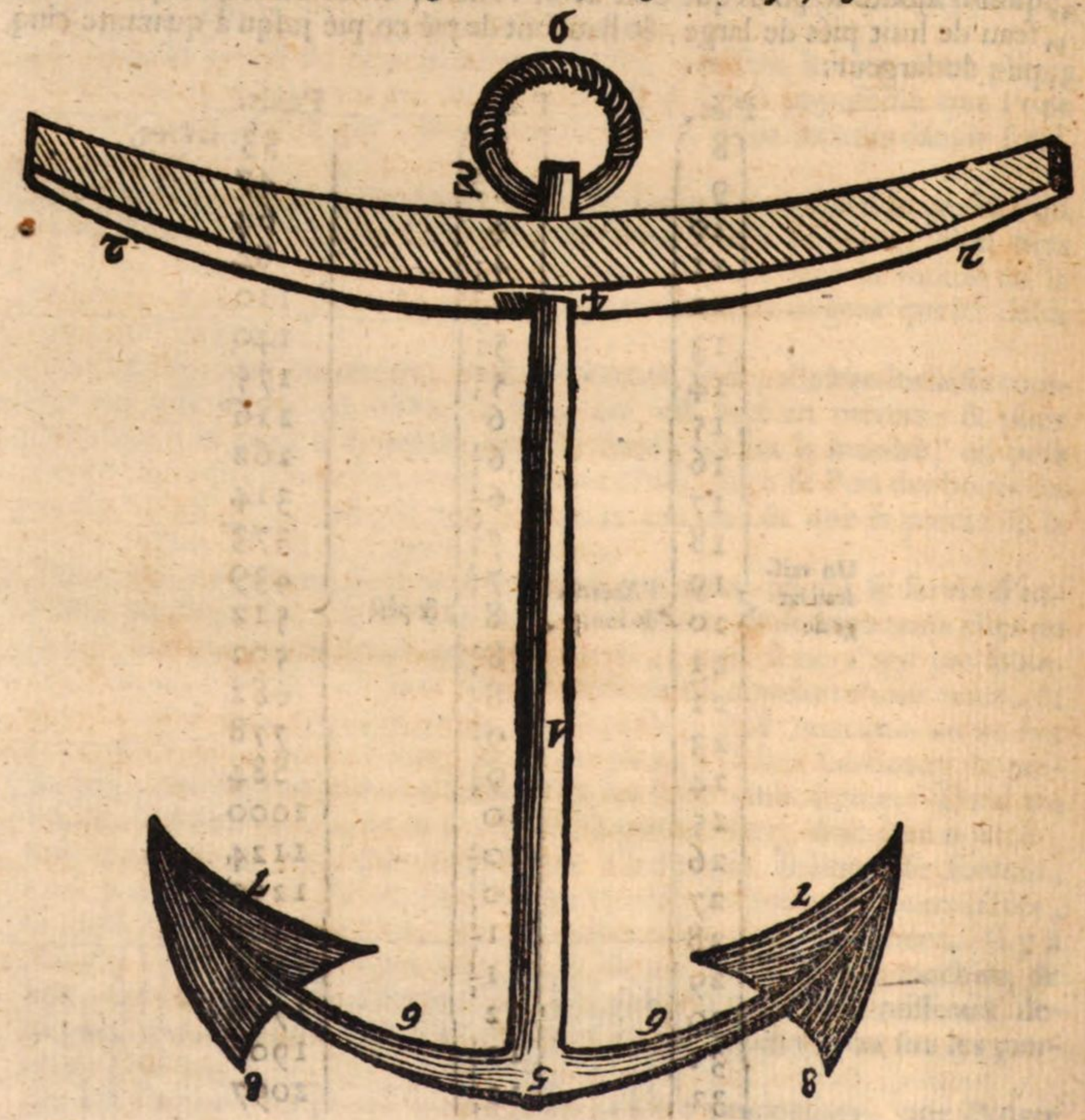
„C'eſt par cette même raiſon que le mouvement de l'eau fait plus avancer „un petit vaiſſeau qu'un grand.

„Plus on eſt avant en mer, moins un vaiſſeau à l'ancre reſſent-il la violence „de l'agitation de l'eau; & ſon ancre tient plus ferme.

„Voici une Table tirée d'un Ecrivain Flamand, par laquelle il fait con- „noître, par le moien du bau du vaiſſeau ou ſa longueur en-dedans, combien „la verge de l'ancre doit avoir de piés de long, en luy donnant de longueur „les quatre dixiêmes parties, ou deux cinquiêmes de cette largeur du vaiſ- „ſeau; & ſur cette proportion, on peut régler celle des autres parties; à „quoi il ajoûte le poids que doit avoir l'ancre, en commençant par un vaiſ- „ſeau de huit piés de large, & hauſſant de pié en pié juſqu'à quarante-cinq „piés de largeur.

	Piés,		Piés,		Poids.
	8		3 1/5		33. livres.
	9		3 2/5		47
	10		4		64
	11		4 1/5		84
	12		4 4/5		110
	13		5 1/5		140
	14		5 3/5		175
	15		6		216
	16		6 2/5		262
	17		6 4/5		314
	18		7 2/5		373
Un vaiſſeau large de	19	l'Ancre a de long	7 3/5	& pèſe	439
	20		8		512
	21		8 2/5		592
	22		8 4/5		681
	23		9 1/5		778
	24		9 3/5		884
	25		10		1000
	26		10 2/5		1124
	27		10 4/5		1259
	28		11 1/5		1405
	29		11 3/5		1562
	30		12		1728.
	31		12 2/5		1906
	32		12 4/5		2097.

	Piés.		Piés.		Poids.
	33		13 1/5		2300
	34		13 2/5		2515
	35		14		2742
	36		14 1/5		2986
	37		14 2/5		3242
	38		15		3512
Un vaisseau large de	39	l'Ancre a de long	15 1/5	& pèse	3796
	40		16		4096
	41		16 1/5		4426
	42		16 2/5		4742
	43		17		5088
	44		17 1/5		5451
	45		18		5832



MAI-

MAITRESSE Ancre, ou Grande Ancre. *Plegt-anker Stop-anker.*

C'eſt la plus grande & la plus groſſe de toutes les Ancres d'un vaiſſeau.

„La verge de la grande ancre d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long „de l'étrave à l'étambord, doit avoir treize piés & un pouce de long, & „l'ancre doit peſer 1800. livres, ſelon le ſentiment pluſieurs Maîtres; c'eſt un „peu plus de longueur que n'ordonne la Règle ci-deſſus, & elle eſt auſſi un „peu plus peſante que ne marque la Table précédente.

SECONDE Ancre. *Boeg-anker, Daagelyks Anker.*

C'eſt l'ancre dont on ſe ſert ordinairement.

„Elle doit peſer 1600. livres, ou un peu plus.

ANCRE d'affourche, ou d'affourché. *Tuy-anker, Vertuy-anker.*

C'eſt une moienne ancre que l'on moüille opoſée à une autre ancre. Voiez, Affourcher, & Cable.

„Elle doit peſer 1500. livres, où à-peu-près comme la ſeconde ancre.

ANCRE de toüei, Ancre à toüer, Toüeux. *Werp-anker.*

C'eſt la plus petite; On ne s'en ſert guéres, que dans les rades, lors qu'on veut changer un navire d'un endroit à l'autre.

„Elle doit peſer 450. livres. Il y a encore dans un vaiſſeau une ou deux „ancres de toüei plus legéres, ou grapins, auxquelles on donne le poids „qu'on veut.

„ANCRE à demeure. *Hofſtee.* C'eſt une groſſe ancre qui demeure tou- „jours dans un port ou dans une rade, pour ſervir à toüer les vaiſſeaux.

3. ARGANEAU de l'ancre. Voiez, Arganeau. Ici ſont les chifres de la figure.

BOUDINURE, Embodinure d'ancre. Voiez, Boudinure.

4. BOUT de la verge de l'ancre, ou le quarré de l'ancre. *Het vierkant van het anker.*

C'eſt le bout où l'on met le jas, qui demeure quarré.

6. BRAS ou Branches d'ancre. Voiez, Bras.

5. CROISE'E de l'ancre. Voiez, Croiſée.

2. JAS d'ancre. Voiez, Jas.

8. OREILLES d'ancre. Voiez, Oreilles.

7. PATTES d'ancre. Voiez. Pattes.

TENONS de l'ancre. Voiez, Tenons.

TROU d'ancre. *Anker-oog.*

C'eſt le trou qui eſt au bout de la verge, où paſſe l'arganeau.

1. VERGE ou Vergue d'ancre. Voiez, Verge.

ANCRER, Jetter l'ancre, Moüiller l'ancre, ou ſimplement Moüiller, Donner fond, Mettre le vaiſſeau ſur le fer, Laiſſer tomber l'ancre. *Het anker werpen, laaten vallen, Ankeren, Ten anker komen.*

Tout cela ſignifie la même choſe, & veut dire qu'on arrête le vaiſſeau par l'éfet de l'ancre. Nous perdîmes notre grande ancre que nous avions moüillée.

ETRE à l'ancre. *Ten anker leggen, Voor anker leggen.*

„Lors qu'une flote entiére moüille dans un port, ou que l'on moüille „dans un havre où il y a déja beaucoup de vaiſſeaux, le Pilote, & chacun „de ceux qui ont quelque commandement, doivent prendre garde à bien „moüiller, & que chaque vaiſſeau ſoit à une diſtance raiſonnable des au- „tres; qu'il ne ſoit point dans les eaux d'un autre, ni trop près ou trop „loin de terre.

„Si

„Si le vent commence à forcer, il eſt à propos que tous les vaiſſeaux „filent du cable également, afin que l'un n'aille pas aborder l'autre, ou „courir ſur ſon cable.

„On eſt moüillé à une diſtance raiſonnable l'un de l'autre ; lors qu'il y „a aſſez d'eſpace entre-deux, pour ne s'aborder point en filant tous les ca„bles. Il eſt bon auſſi de hutter les vergues, afin que le vent ébranle „moins les vaiſſeaux & qu'en cas que par hazard, ſoit en chaſſant, „ou autrement, ils vinſſent à s'aborder, les vergues des uns ne s'em„baraſſent pas dans les vergues & les manœuvres des autres. D'ailleurs on „fait mieux ranger les bâtimens, lors que les vergues ſont huttées.

„On tient encore que c'eſt une manœuvre avantageuſe que de laiſſer tom„ber deux ancres de flot. En ce cas, il faut bien prendre garde que les „cables ne ſe puiſſent raguer. Ce n'eſt pas, non-plus, une précaution inu„tile, que celle de baiſſer les mâts de hune.

„La diſtance la plus raiſonnable qui doit être entre des vaiſſeaux moüil„lez, eſt de deux ou trois cables.

ANCRE à la veille. *Een anker voor de boeg klaar om te vieren, Een anker voor de looſe.*

C'eſt celle qui eſt prête à être moüillée. Comme le vent afraîchoit du Sud-oüeſt nous timmes notre grande ancre à la veille.

ANCRE du large. *Anker uitter zee.*

C'eſt ainſi qu'on apelle une ancre qui eſt moüillée vers la mer, lors qu'il y en a une autre qui eſt moüillée vers la terre.

ANCRE de terre. *Anker aan landt.*

C'eſt celle qui eſt moüillée près de terre, & oppoſée à celle qui eſt moüillée au large.

ANCRE de flot, & Ancre de Juſſant ou Juſant. *Anker voor de vloedt, Anker voor de eb.*

C'eſt lors qu'on parle de deux ancres moüillées de telle ſorte, que l'une étant oppoſée à l'autre, elles tiennent le vaiſſeau contre la force du flux & du reflux de la mer.

ETRE ſur les ancres de flot & de juſſant. *Over eb en vloedt leggen.*

BRIDER l'ancre. *'t Anker bekleeden.*

C'eſt envcloper les pattes de l'ancre avec deux planches, lors qu'étant obligé de moüiller dans un mauvais fond, on veut empêcher que le fer de la patte ne creuſe trop, & n'élargiſſe le ſable ; & que le vaiſſeau ne chaſſe. Voiez, Soulier.

LEVER l'ancre. *'t Anker ligten, uit de grondt ophijſen.*

C'eſt la retirer & la mettre dans le vaiſſeau pour faire route. Le vent étant devenu favorable nous levâmes l'ancre, & apareillâmes pour continuer notre route.

LEVER l'ancre par les cheveux. *'t Anker met de boeireep opligten.*

C'eſt la tirer du fond avec l'orin qui eſt frapé à la tête de l'ancre.

VA lever l'ancre avec la chaloupe. *Vaart met de boot naar 't anker toe, en ligt 't met de boeireep op.*

C'eſt un commandement d'aller prendre l'ancre par la chaloupe, qui la hale par ſon orin & la raporte à ſon bord.

LEVE l'ancre d'affourché, ſavoir, avec le navire. *Viert uw tui-touw, met 't Schip.*

C'eſt

C'eſt filer du gros cable & virer ſur l'autre juſques-à-ce qu'il ſoit ſur le bord.

GOUVERNER ſur l'ancre. *Op 't anker ſtuuren.*

C'eſt virer le vaiſſeau quand on lève l'ancre, & porter le cap ſur la boüée, afin que le cable vienne plus droiturier aux écubiers & au cabeſtan.

JOUER ſur ſon ancre. *Op ſijn anker rijden, omdraaijen.*

FILER ſur les ancres. Voiez, Filer.

COURIR ſur ſon ancre. *Op ſijn anker gieren, Voor 't anker op komen.*

CHASSER ſur ſes ancres, Arer. *Doordrijven, Meegaan, Deurgaan, Driftig raaken; Drijven voor ſijn anker.*

C'eſt lors que le vaiſſeau entraîne ſes ancres, & s'éloigne du lieu où il a moüillé, ce qui arrive quand le gros vent ou les coups de mer ont fait quitter priſe à l'ancre, à cauſe de la force avec laquelle le navire l'a tirée. Quelques-uns l'ont apellé improprement, Filer ſur ſon ancre. On dit auſſi ſimplement, Chaſſer. Le vaiſſeau chaſſe. Pendant cet orage deux de nos vaiſſeaux chaſſérent ſur leurs ancres, un par la force du vent & des coups de mer, & l'autre parce que le fond étoit de mauvaiſe tenüe. Voiez, Arer, Chaſſer.

ANCRE qui a ruſé. *Een anker dat doorgegaan is.*

FAIRE venir l'ancre à pic, Virer à pic. *'t Bot inkorten ſoo verre dat 't anker op en neer ſtaat.*

C'eſt remettre le cable dans un vaiſſeau qui ſe prépare à partir, en-ſorte qu'il n'en reſte que ce qu'il faut pour aller à plomb du navire juſques à l'ancre; & qu'en virant encore un demi tour de cable, elle ſoit enlevée tout-à-fait hors du fond.

L'ANCRE a quitté, l'Ancre eſt dérapée. *Het anker heeft geſlipt, is losgeraakt, heeft uit de grondt geſprongen.*

C'eſt-à-dire que l'ancre, qui étoit au fond de l'eau, pour arrêter le navire, ne tient plus à la terre.

L'ANCRE paroît-elle? *Steekt het anker boven waater?*

C'eſt une demande qu'on fait, lors qu'on retire une ancre du fond, pour ſavoir ſi elle eſt à la ſuperficie de l'eau.

CAPONNER l'Ancre. Voiez, Capon.

BOSSER l'ancre & la mettre en place. *Het anker opſetten.* Voiez, Boſſer.

L'ANCRE eſt au boſſoir. *Het anker is onder de kraanbalk, hangt voor de kraan.*

Cela ſe dit lors que ſon grand anneau de fer touche le boſſoir.

A L'ANCRE. Voiez, Vaiſſeau à l'ancre.

ANCRE qui n'a point de boüée. *Een anker dat blindt is.*

ANCRAGE. *Anker-grondt.*

C'eſt un poſte ou terrein de mer propre à jetter l'ancre, ſoit à-cauſe de la nature du fond, ſoit pour la raiſonable profondeur de l'eau, & la commodité de l'abri. L'ancrage eſt bon à l'Oüeſt de cette rade. Vous trouverez au Sud-eſt de cette iſle un bon ancrage, ſur vingt braſſes d'eau; mais donnez vous de garde de moüiller ſur quelqu'une des ancres qui ont été perdües, car elles couperoient vos cables. Le Nord eſt le ſeul traverſier de cet ancrage. Voiez, Moüillage.

ANCRAGE, Droit d'Ancrage. *Ankeraſie-regt-en-geldt.*

C'eſt un droit qu'on paie pour la liberté d'ancrer. Par toute cette côte on ne paie aucun droit d'ancrage, ni à l'Amiral, ni aux Seigneurs particuliers de chaque rade.

ANDAILLOTS. Voiez, Daillots.

ANGES. *Ketting-en-bouts-kogels, knuppels.*

C'eſt une ſorte de boulet de canon qu'on apelle ainſi: il eſt fendu en deux, & chaque moitié eſt attachée par une chaîne de fer. Ces boulets ſont d'un grand uſage ſur la mer, où l'on s'en ſert pour rompre les mâts, les cordages, & les manœuvres des vaiſſeaux ennemis.

ANGLE. *Winkel.*

C'eſt le concours de deux lignes qui ſe rencontrent à un point, non directement.

ANGUILLERES, Anguillers, Anguillées, Lumiéres, Vitonnieres, Bittoniéres. *Log-gaaten, Lok-gaaten.*

Ce ſont des entailles faites dans les varangues dont le fond du vaiſſeau eſt compoſé. Ces entailles ſervent à faire couler l'eau qui eſt dans le vaiſſeau, de la proüe juſques aux pompes. Comme nos Anguillers étoient pleins de l'ordure qui s'y amaſſe, nous y paſſâmes une corde, qui regnoit tout du long, & nous faiſions aller & venir cette corde, pour nétoïer l'égout.

ANNEAU. *Ring.*

C'eſt un cercle fait de fer, ou d'autre matiére ſolide, dont on ſe ſert pour attacher les vaiſſeaux. Il y a dans tous les ports, & dans tous les quais, des anneaux de fer, pour attacher les navires & les bateaux.

ANNEAUX de vergues. *Raa-ringen.*

Ce ſont de petits Anneaux de fer, que l'on met deux enſemble dans de petites crampes, qu'on enfonce, de diſtance en diſtance, dans la grande vergue, & dans la vergue de miſéne; l'un de ces anneaux ſert à tenir les garcettes qui ſervent à plier les voiles; & pour arrêter ces mêmes garcettes, on en paſſe le bout dans l'autre anneau.

ANNEAUX de Chaloupes. *Boots ringen, Yſere oogen op den overloop om de ſloep vaſt te maaken.*

Ce ſont de groſſes boucles de fer ſur le plus haut pont, qui ſervent à y amarrer les chaloupes.

ANNEAUX de ſabords. *Poort-ringen.*

Ce ſont de certaines boucles de fer médiocrement groſſes, dont on ſe ſert pour fermer, ſaiſir & amarrer les mantelets des ſabords.

ANNEAUX ou Boucles d'écoutilles. *Ringen tot de luiken.*

„Il y a des anneaux de fer ſur les tillacs, proche des écoutilles, pour les „amarrer & tenir fermes pendant le gros tems: il y en a auſſi pour les ca„nons par-derriére, & ils ſervent à les mettre aux ſabords, ou à les haler „en-dedans.

ANNEAUX d'étai. Voiez, Daillots.

ANNEAU de corde. *Een oog in een touw.*

C'eſt ce qui ſert à faire un nœud coulant.

ANORDIE. *Een ſtormig Noord-windt.*

On apelle ainſi des tempêtes de vent de Nord, qui s'élèvent en certains tems dans le golfe de Méxique, & aux côtes de la Nouvelle-eſpagne.

ANSE. *Een Inwijk der zee, die ſoo krom niet en is als een zee-boeſem, Een Inham die niet diep is.*

C'eſt

C'eſt un bras de mer, qui ſe jettant entre deux caps ou pointes de terre, y forme un ventre, ou un enfoncement peu profond; mais plus grand que celui que fait un port, & moindre que celui que font la baie & le golfe. A l'Oüeſt de ce parage il y a une anſe, & les deux pointes qui forment l'anſe giſent entr'elles Nord & Sud.

ANSE de Sable. *Sandt-baai, Een kleine Sandt-baai tuſſchen twee kaapen in.*

ANSE'ATIQUE, Hanſéatique, Villes Anſéatiques. *Hanſe-ſteeden, Hanſee-ſteeden, Aan-zee-ſteeden.* Voiez, Hanſe.

ANSPECT. *Spaak; Handt-ſpaak.*

Les matelots uſent de ce mot pour dire un Levier.

ANSPESSADE, Lanſpeſſade. *Lanſpeſaad, Gevrijdt.*

C'eſt un bas Oficier d'infanterie, deſtiné à ſoulager le Caporal qu'il reconnoît au-deſſus de lui, & qui eſt pourtant au nombre des hautes paies.

ANTENNE, mot des Levantins pour ſignifier une vergue. Voiez, Vergue.

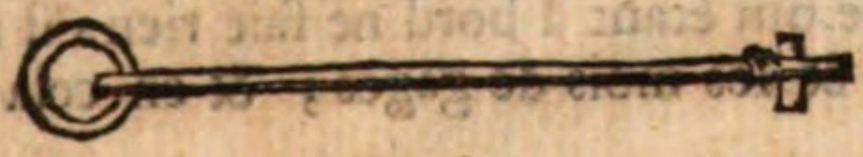
ANTIPODES. *Tegen-voeters, Antipodes.*

Ce ſont les habitans des païs diamétralement opoſez, & qui, par conſéquent, ſont dans des parallèles également éloignez de l'Equateur, & dans des différentes moitiés d'un même Méridien. Ils ont les mêmes ſaiſons, même chaud en Eté, même froid en Hiver, & même longueur de jours & de nuits, mais en divers tems; au-lieu qu'ils ont toutes choſes contraires dans le même tems, les piés, les ſaiſons, le froid, le chaud, le jour, la nuit, le midi & le minuit.

ANTISCIENS. *Tegen-over-woonders, Anteſi.* On donne ce nom aux peuples qui habitent des lieux opoſez decà & delà l'Equateur: ils ont le midi au même tems, mais leurs ombres tournent différemment, l'une vers le pole Septentrional, & l'autre vers le pole Auſtral. Quand nous avons l'Eté ils ont l'Hiver; & au-contraire quand nous avons l'Hiver ils ont l'Eté.

ANTOIT. *Schot-bout.*

C'eſt un inſtrument courbé de fer, dont on ſe ſert en conſtruiſant un navire pour faire aprocher les bordages près des membres, & les uns près des autres. Au-lieu de cela les Hollandois ſe ſervent de chevilles à boucles & à goupilles, qu'ils font paſſer dans les membres, qu'ils percent exprès; & ils font aprocher le bordage, ou la préceinte, du membre où eſt la cheville, par le moien des cordes qu'ils y mettent, c'eſt pourquoi on traduit ici en Flamand ce mot d'Antoit par celui de *Schot-bout*, dont voici la figure.



APARTEMENS d'un vaiſſeau. *Kaamers, Vertrekken.*

Ne pourront, les Gardiens, prendre leur logement dans les chambres & principaux apartemens des vaiſſeaux, mais ſeulement à la Sainte-barbe & entre les ponts.

APLESTER, Apleſtrer. *De zeilen los maaken, en ter windt-vang ſtellen.*

C'eſt déplier & étendre les voiles, apareiller, les mettre en état de recevoir le vent, quand on eſt prêt de partir.

APPARAUX, Aparaux. *Zeil en treil, Tuig.*

Ce mot ſignifie les voiles, les manœuvres, les vergues, les poulies, les ancres, les cables, le gouvernail, & l'artillerie du vaiſſeau; de-ſorte qu'il déſigne plus de choſes que le mot d'Agreils, & moins que celui d'équipement, lequel ſignifie, outre cela, les gens de l'équipage & les victuailles.

APPAREIL. Apareil de pompe. *Pomp-hartie.*

C'eſt le piſton de la pompe. Voiez, Piſton.

APPAREILLER, Apareiller. *Een ſchip onder zeil brengen, Sig zeil-vaardig maaken, Sig klaar maaken om te zeilen, Onder zeil gaan, De zeilen ontſlaan.*

C'eſt diſpoſer toutes choſes dans un vaiſſeau pour mettre à la voile. On dit qu'une voile eſt appareillée, pour dire qu'elle eſt déploiée en état de recevoir le vent. Notre vaiſſeau apareilla plus vîte que la flûte, quoi qu'elle eût filé ſon cable bout par bout. Pour appareiller il faut ordinairement virer l'ancre & la boſſer, déferler ce qu'on veut porter de voiles, & mettre toutes les manœuvres en état, en larguant quelques-unes, & halant ſur quelques autres, &c.

APPAREILLE'E. Voile apareillée. *Een ontſlaagen en ter windt-vank geſteldt zeil.*

C'eſt une voile miſe dehors, Voile miſe au vent, c'eſt-à-dire, déploiée pour prendre le vent; ce qui eſt le contraire de Voile ferlée, ou de Voile carguée. Nos voiles étoient appareillées, mais le vent calma. Ce vaiſſeau eſt apareillé à voile latine; cet autre vaiſſeau eſt apareillé à trait quarré, ou à voile quarrée.

APPELLE, Apelle. Une manœuvre qui appelle de loin, ou de près. *Een touwerk dat verre van de maſt vaart, of digt by van de maſt vaart.*

C'eſt-à-dire, qu'elle eſt attachée loin, ou près du lieu où elle doit ſervir.

APPIQUER, Apiquer. Le cable appique. *Het anker komt op en neer.*

C'eſt-à-dire que le vaiſſeau aproche de l'ancre qui eſt moüillée, & que le cable étant halé dans le navire, il commence à être perpendiculaire ou à pic.

APIQUER. Voiez, Hutter.

APIQUER la vergue de ſivadiére. *De blinde ree optoppen, De blinde ree aanbraſſen en regt toppen.*

APPLANIR, Unir une piéce de bois. *Slechten, Slegten.*

C'eſt la rendre de niveau, ou faire que ſa ſuperficie ſoit unie.

„ APPOINTE' ou Morte-paie. *Appointé of Dood-eeter.*

„ C'eſt un homme qui étant à bord ne fait rien s'il ne veut, quoi que l'Etat „ paie ſa dépence & ſes mois de gages; & en cela il différe d'un Volontai- „ re.

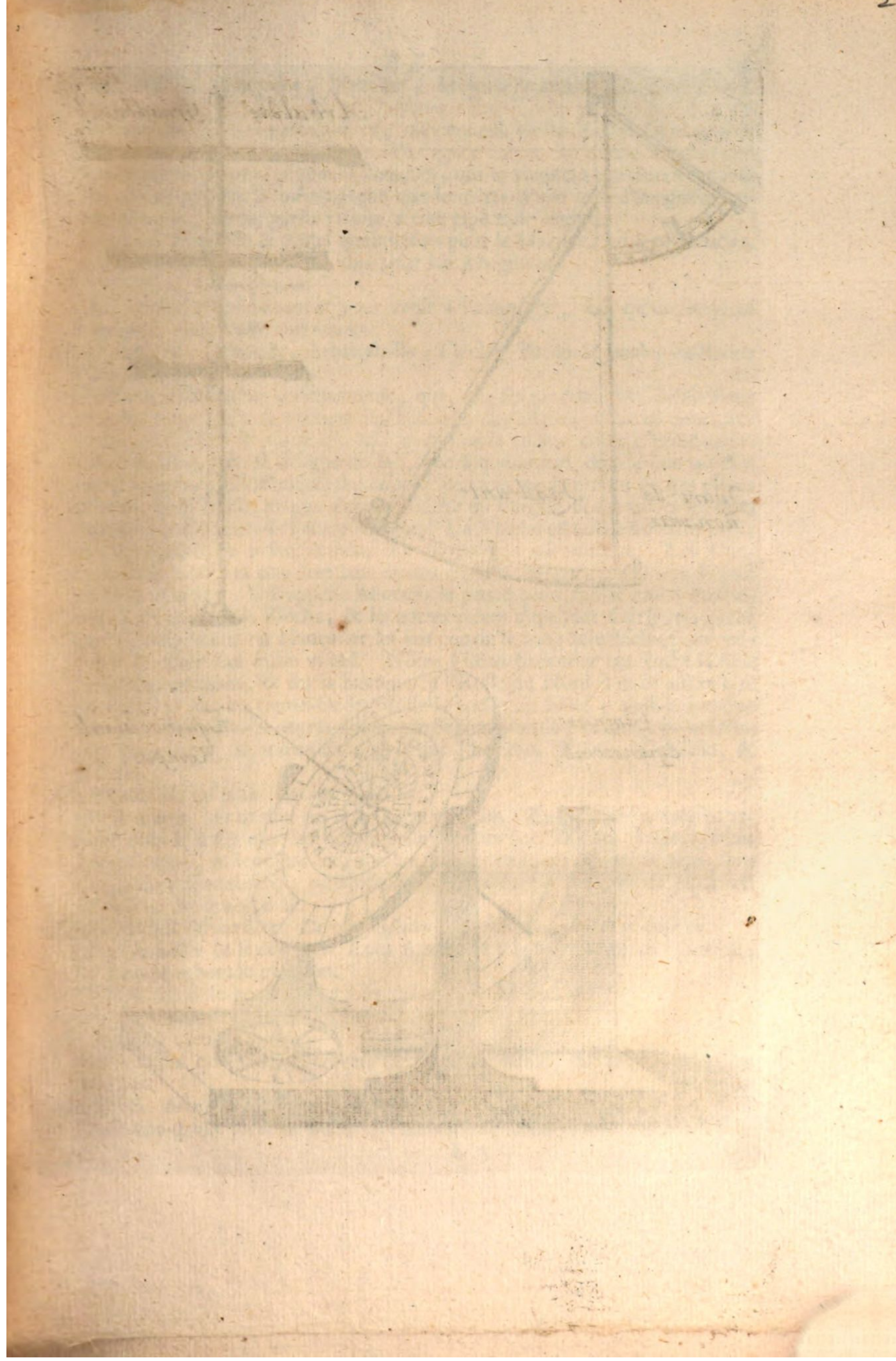
APPUI de fenêtre. *Schoor, Steunſel.*

C'eſt ce qui en eſt l'accoudoir.

APROCHER, S'aprocher du vent. *By laaten koomen.*

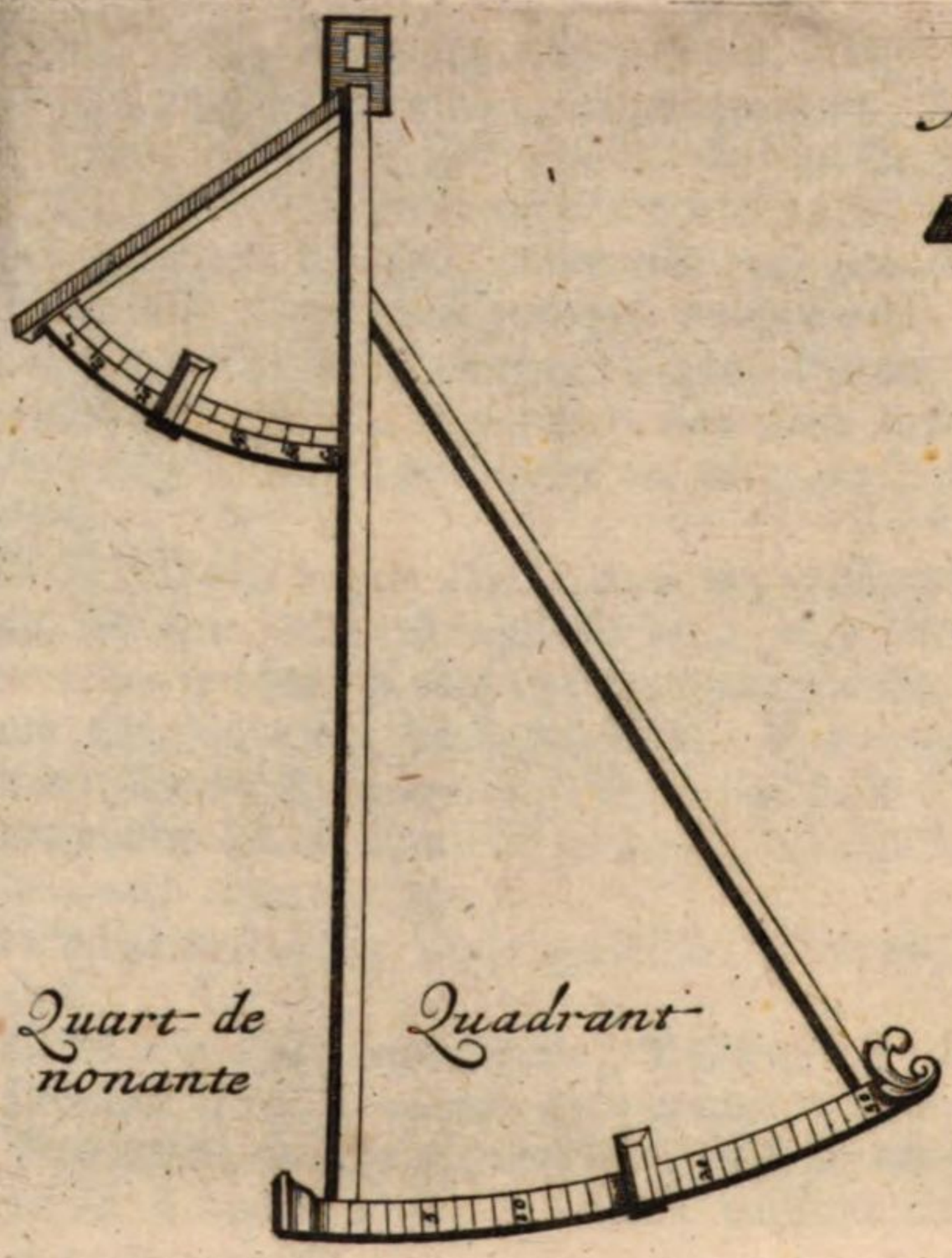
AQUE, Acque. *Aak, Beitel-aak.*

C'eſt une ſorte de bâtiment qui amène des vins de Rhin, ou de Cologne, en Hollande. Ils ſont plats par le fond, larges par le bas, hauts de bord, ſe rétreciſſant par le haut. Leur étrave eſt large auſſi-bien que leur étambord.



Arbalête

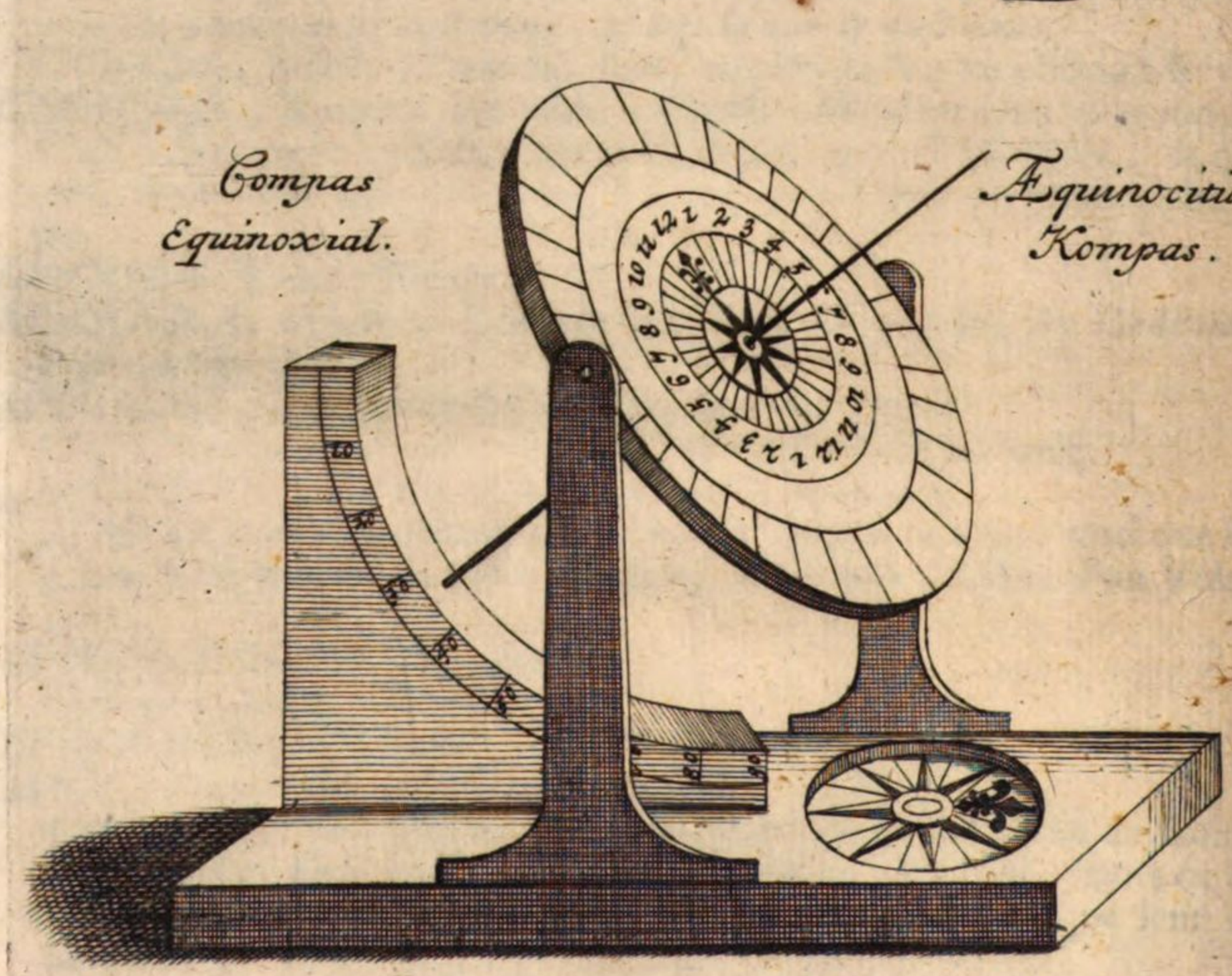
Graadboogh.



Quart- de nonante

Quadrant-

Compas Equinoxial.



Æquinocitiaal Kompas.

ARAIGNE'E, Araignées, Martinet, Moques de trelingage. *Doodts-hooft-bloks.*

Ce ſont des poulies particuliéres, où viennent paſſer les cordages apellez Martinets ou Marticles. Ce nom d'Araignée leur a été donné à-cauſe que les Martinets forment pluſieurs branches, qui ſe viennent terminer à ces poulies, à-peu-près de la même façon que les filets d'une toile d'araignée viennent aboutir, par de petits raïons, à une eſpéce de centre.

Le mot d'Araignée ſe prend quelquefois pour le Martinet ou les Marticles, comme le Martinet ſe prend auſſi pour les Araignées.

ARAMBER. *Aanklampen.*

C'eſt accrocher un bâtiment pour venir à l'abordage, ſoit qu'on emploie le grapin, ſoit d'une autre ſorte.

ARBALETE, Arbaleſte, Arbaleſtrille, Fléche, Bâton de Jacob, ou Raïon Aſtronomique. *Graadt-boog.*

C'eſt un Inſtrument d'Aſtronomie, qui, par ſes gradüations, ou diviſions géometriques, ſert à prendre les hauteurs des aſtres, pour en conclurre quelle eſt l'élévation du pole; ou, ce qui eſt la même choſe, pour déterminer combien on eſt éloigné de la Ligne Equinoxiale, dans le lieu où l'on prend hauteur. L'Arbalête eſt compoſée de trois ou de quatre petites piéces de bois, dont la plus longue s'apelle Fléche ou Verge; & des autres les unes s'appellent Curſeurs & l'autre Marteau. La Fléche eſt taillée à quatre pans, châcun deſquels a ordinairement une gradüation particuliére. Les Curſeurs & le Marteau ont dans leur milieu chacun un trou, au-travers duquel paſſe la Fléche. On appelle Marteau la petite piéce qui ſe met à l'extrémité inférieure de la Fléche, & les autres piéces s'apellent Curſeurs, parce que l'Obſervateur ou Hauturier les fait courir le long de la fléche, pour conduire & fixer ſon raïon viſuel. Nôtre Pilote hauturier eut toute la nuit l'arbalête en main, & ſur la hauteur de l'étoile du Nord il nous aſſura que nous étions par les trente-ſix degrès de la bande du Nord; c'eſt-à-dire que nous avions trente-ſix degrès de latitude Septentrionale, & que le pole Arctique étoit élevé de trente-ſix degrès ſur l'horiſon. Voiez, Croiſade, & Gardes.

ARBORER un mât. *Een maſt inſetten.*

C'eſt mâter, ou dreſſer un mât ſur le vaiſſeau. Leurs galéres avoient arboré dans le tems que les nôtres deſarboroient: c'eſt-à-dire, Leurs galéres apareilloient, & levoient leur meſtre & leur trinquet, dant le tems que nos galéres dématoient, ou abatoient leurs arbres. Le mât de hune eſt arboré ſur le grand mât.

ARBORER le pavillon, *De vlag opſetten, of uitſtecken en laaten waaijen.*

C'eſt le hiſſer & le déploier. Leur Amiral Mit le perroquet en banniére, & le nôtre arbora le pavillon.

ARBRE. C'eſt le nom que les Levantins donnent à un mât.

ARBRE de meſtre. C'eſt le grand mât. Voiez, Mât.

ARBRE de meule. *Spil.*

C'eſt le fer qui paſſe au-travers de quelque meule, & qui ſert à la faire tourner.

ARBRE. Arbre d'une grüe. *Staander.*

C'eſt une groſſe piéce de bois, qui demeurant ferme ſoutient d'autres piéces

ces qui tournent deſſus, comme on peut voir, dans les grües, où le rancher tourne ſur un poinçon qui eſt au bout de l'arbre.

ARC. *Boog.*

Ce mot ſe dit de toutes les choſes qui ſe font en ligne courbe: ainſi on apelle Arcs ou Arceaux, les voutes & les fenêtres qui ſont cintrées, & non pas quarrées. Ce même terme ſe dit auſſi généralement de toutes les autres choſes, qui ſont en ligne courbe. En cet endroit le rivage ſe courbe en arc, pour former un golfe ou une anſe. Cette riviére ſe forme en arc & fait un grand détour. Il ſe dit encore, en Aſtronomie, d'une portion de cercle, qui fait partie d'un cercle diviſé en trois cens-ſoixante parties; & l'on dit, un Arc de ſoixante, de quatre-vingts-dix, & de ſix-vingts degrez; l'Arc diurne du Soleil; l'élévation du pole ſe meſure par un Arc pris ſur le Méridien.

„LA porte de la dunette ſe fait en arc ou arceau. *De ingang van de hutte is „met een rondt boog.*

ARC, ou Ligne courbe de l'eperon. *Boog.*

C'eſt en longueur la diſtance qu'il y a du bout de l'éperon à l'avant du vaiſſeau, par-deſſus l'éperon. Ce courbe ſe forme principalement par les aiguilles, ou plutôt par l'aiguille inférieure, & par la gorgére. Il n'y a pas encore longtems qu'on donnoit à l'éperon beaucoup moins d'arc qu'on ne lui en donne aujourd'hui; mais en Hollande on lui en donne encore moins qu'on ne fait en France, & l'on prétend que les François vont en ce point juſqu'à l'excès.

ARCQUER, S'Arquer. *Opgeſet worden, Een rug opſteecken, Gebocheldt worden.*

C'eſt ſe courber en arc; ce qui ſe dit de la quille, lors que mettant le vaiſſeau à l'eau, ou-bien lors que faiſant voiles, & venant à toucher par l'avant ou par l'arriére, pour être inégalement chargé, la quille ſe dément par cet éfort, devient arquée, & perd de ſon trait, ou de ſa figure ordinaire. Faites bâtir vos vaiſſeaux dans une forme, & la quille ne ſera pas en danger d'être arquée lors que vous les ôterez de deſſus le chantier, pour les mettre à l'eau.

ARCQUE', Arqué, Quille arquée. *Een kiel die een opgeſet rug heeft, die geboogen is, die een rug opſteekt.*

C'eſt-à-dire, un navire dont la quille & les côtés ſont pliez, ce qui fait que les deux bouts ſont plus tombez que le milieu.

NAVIRE Arcqué. *Een ſchip dat een rug opſteekt.*

C'eſt-à-dire, plié ou courbé en arc. Ce vaiſſeau eſt arcqué; ceſt-à-dire que ſa quille eſt courbée en arc, ſoit que le vaiſſeau ait touché ſur un terrein mal uni, ou qu'il ſoit vieux.

ARCQUE'. Terme de Charpentier. *Bogtig.*

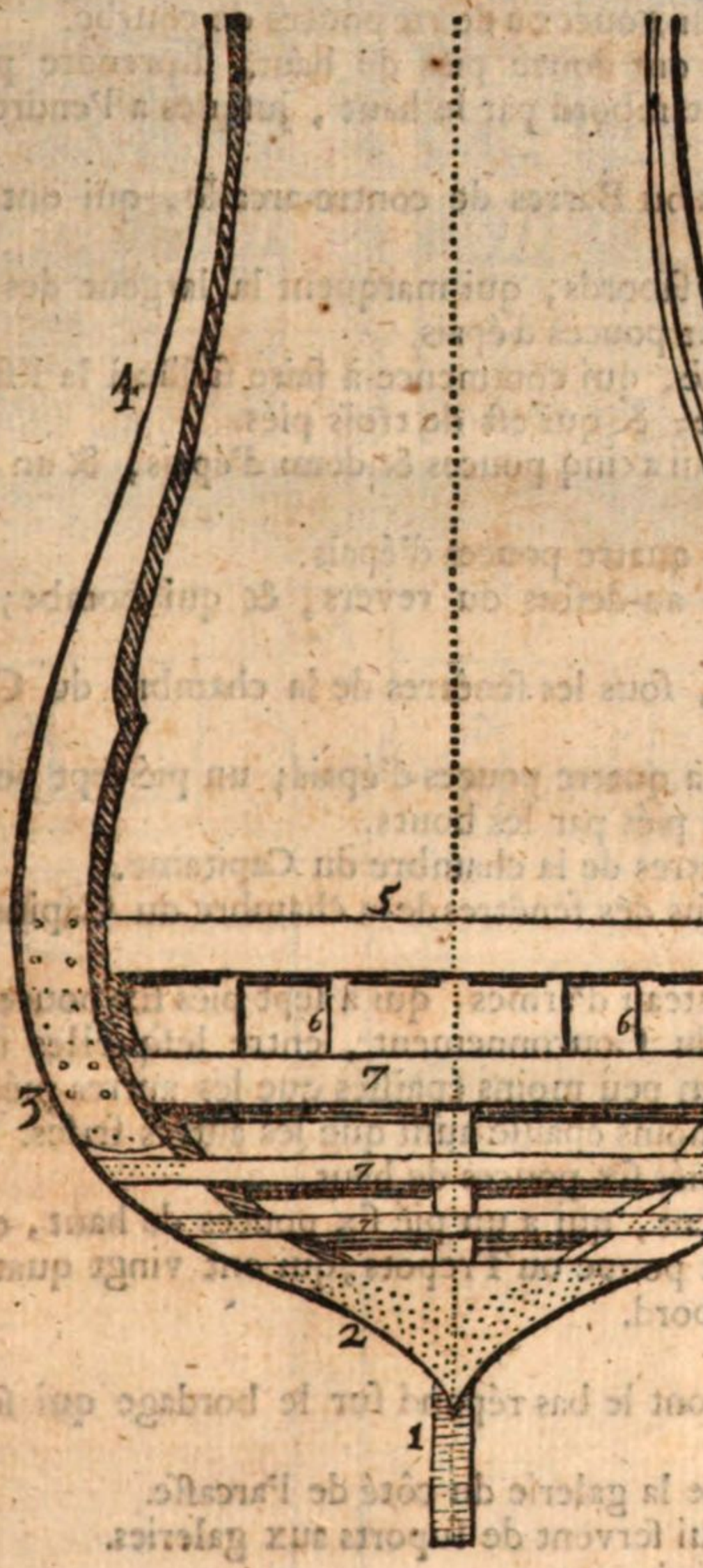
C'eſt lors qu'une poutre, ou une autre bois ſe trouve courbé naturellement, ou que le Charpentier le taille de la ſorte.

ARCANNE. *Roode kryt.*

C'eſt une eſpéce de terre rouge, dont les Charpentiers ſe ſervent pour teindre les cordeaux avec leſquels ils marquent leur bois: ils ſe ſervent auſſi de craie blanche.

ARCASSE. *Spiegel.*

C'eſt ce qui eſt contenu entre les deux eſtains, qui ſont les deux piéces de bois qui forment le rond de l'arriére d'un vaiſſeau: ou-bien; C'eſt le derriére du gaillard & tout le bordage de la poupe, dont la hauteur eſt déterminée par l'étambord & le trepot, & ſa largeur par la liſſe de hourdi ou grande barre d'arcaſſe. On voit dans la figure ci-deſſous les groſſes & principales piéces qui compoſent l'Arcaſſe: 1. eſt l'Etambord: 2. la Clef des Eſtains: 3. les Eſtains: 4. les Allonges de poupe: 5. la Liſſe de hourdi: 6. les Montans des ſabords: 7. les Contre-liſſes: le tout ſelon qu'on le trouve dans un bon Auteur Flamand.



Et

Et dans la figure qui eſt ici à côté, on voit toute l'Arcaſie, avec ſon bordage & ſes ornemens, juſqu'à la liſle de hourdi. Cette figure eſt proportionée pour un vaiſſeau de cent-quarante-cinq piés de long pris de l'étrave à l'étambord, trente-ſix piés de large, & quinze piés de creux, meſure d'Amſterdam : elle a éte fournie par un habile Maître Charpentier & excellent Mathématicien Flamand.

AA. L'Etambord qui a de hauteur, à prendre ſur la quille ou en ligne perpendiculaire, vingt-ſept piés; un pié ſept pouces d'épais; deux piés de large par le haut; deux piés ſept pouces au-deſſous des Eſtains; & ſept piés par le bas.

BB. La Liſle de hourdi, qui a vingt-ſept piés de long; un pié neuf pouces d'épais; un pié ſept pouces de large en ſon milieu; un pié cinq pouces par les bouts; un pié & un pouce ou douze pouces de courbe.

CC. Les Eſtains, qui ont douze piés de haut, à prendre perpendiculairement du bout de l'Etambord par le haut, juſques a l'endroit où ils le joignent vers le bas.

DD. Les Contre-liſles ou Barres de contre-arcaſle, qui ont un pié quatre pouces d'épaiſſeur.

EE. Les Montans des ſabords, qui marquent la largeur des ſabords de l'arcaſle, & qui ont huit pouces d'épais.

F. Le Revers d'Arcaſle, qui commence à faire ſaillie à la liſle de hourdi, ſur laquelle il ſe termine; & qui eſt de trois piés.

GG. L'Architrave, qui a cinq pouces & demi d'épais, & un pié trois pouces de large.

HH. Le Tore, qui a quatre pouces d'épais.

II. La Friſe qui eſt au-deſſus du revers, & qui bombe; avec deux ſabords.

KK. Une autre Friſe, ſous les fenêtres de la chambre du Capitaine, qui a cinq pouces d'épais.

LL. La Simaiſe, qui a quatre pouces d'épais; un pié ſept pouces de large en ſon milieu; & deux piés par les bouts.

M.M.M.M. Les Fenêtres de la chambre du Capitaine.

NN. Le Tore au-deſſus des fenêtres de la chambre du Capitaine, qui a quatre pouces d'épais.

O. Le Miroir ou Fronteau d'armes, qui a ſept piés ſix pouces de haut.

P.P.P.P. Les Barres du Couronnement, entre leſquelles il y a une friſe; étant toutes deux un peu moins épaiſſes que les autres piéces qui ſont au-deſſous; & la friſe moins épaiſſe auſſi que les autres friſes. Ces trois piéces ont enſemble deux piés ſix pouces de haut.

QQ. Le Couronnement, qui a un pié ſix pouces de haut, en ſon milieu.

RR. Les Allonges de poupe ou Trepots, qui ont vingt quatre piés de haut-au-deſſus de l'Etambord.

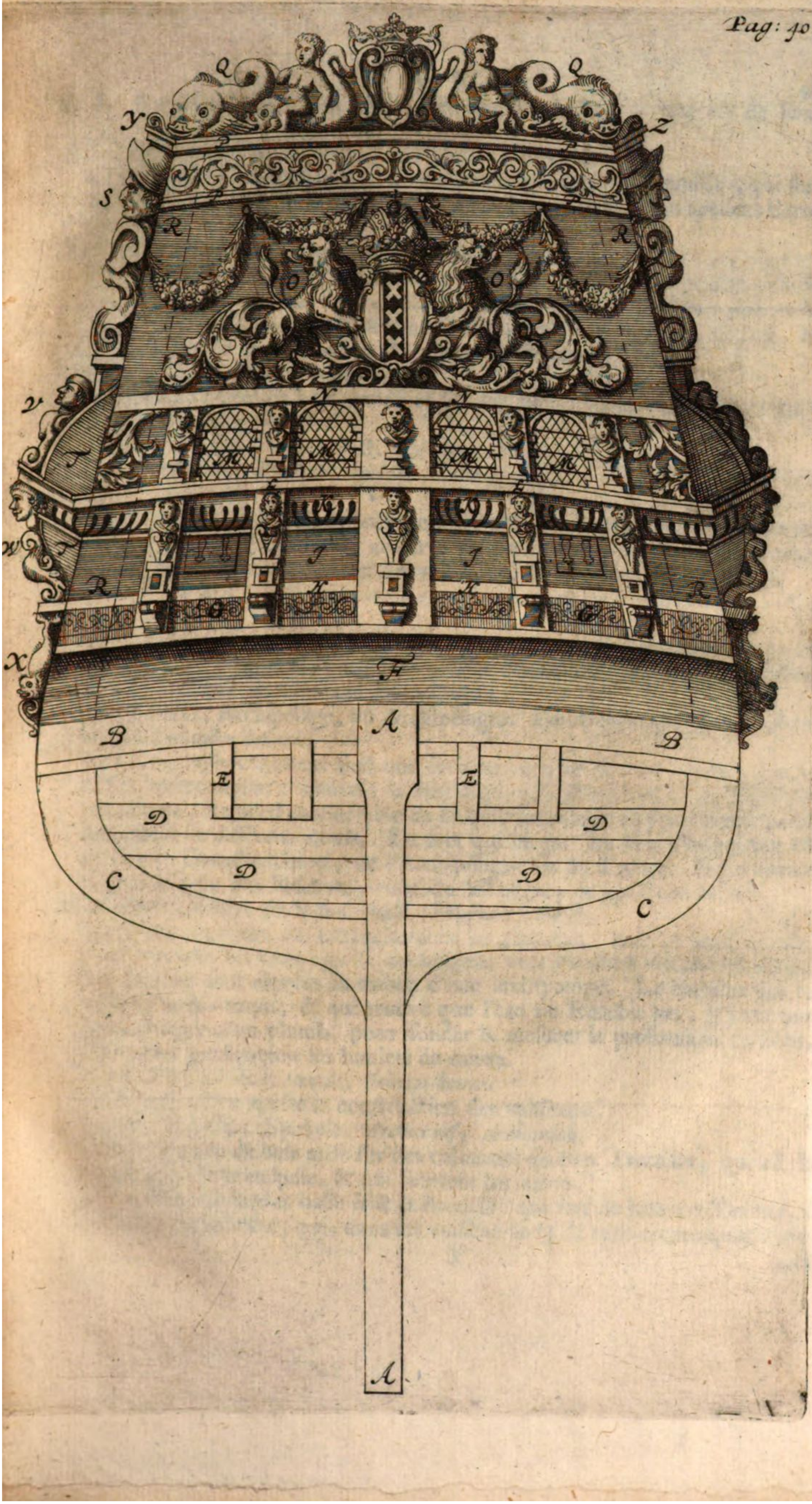
S. Terme.

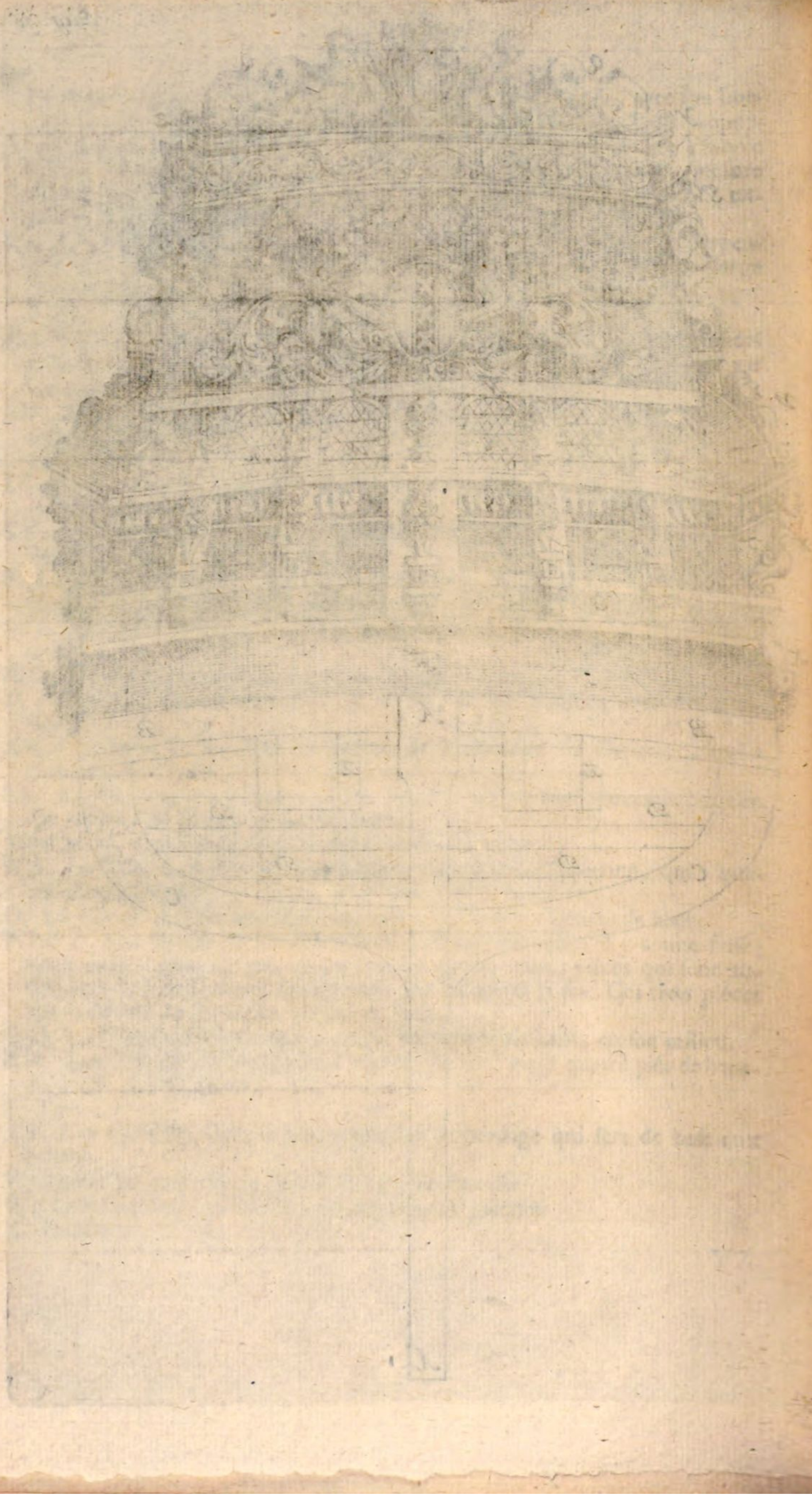
TT. Les Galeries, dont le bas répond ſur le bordage qui ſert de baſe aux ſabords.

V. Terme au-deſſus de la galerie du côté de l'arcaſle.

W. Gros Termes, qui ſervent de ſuports aux galeries.

X. Daufin ſur le côté du revers.


y
z
S
R
R
v
T
M
M
M
M
L
T
J
J
J
J
K
K
R
R
W
X
F
A
B
B
E
E
D
D
D
C
C
A



Z. Z. La largeur entre les deux Trepots par le haut, qui eſt de ſeize piés.

ARCASSE, ou Mouſle d'une poulie. *Een blok ſonder ſchijf.*

C'eſt le corps de la poulie qui en renferme le roüet. Les poulies, qui ſervent aux vaiſſeaux, ſont bandées & ſuſpendües par des cordes apellées Etropes.

ARC-BOUTANS. *Gijken, Geiken, Spieren, Spaaken.*

Un Arc-boutant eſt une eſpéce de petit mât, de vingt-cinq à trente-piés de long, ferré par un bout avec un fer à trois pointes, de ſix à huit pouces de longueur, dont l'uſage eſt de tenir les écoutes des bonnettes en étui, & de repouſſer un autre vaiſſeau s'il venoit à l'abordage.

ARCS-BOUTANS. *Karviel-houten.*

Ce ſont des piéces de bois entaillées ſur les baux ou barrots, & ſervant à ſoutenir les barrotins.

ARCS-BOUTANS d'échafaut. *Swieping.* Voiez, Triangle.

ARCENAL ou Arſenal de marine. *Zee-magazijn, Zee-admonitie-huis, Arſenal.*

C'eſt un port où le Prince entretient ſes Oficiers de marine, ſes vaiſſeaux, & les choſes néceſſaires pour armer : c'eſt auſſi l'eſpace & renclos particulier qui ſert à la conſtruction des vaiſſeaux, & à la fabrique des armes.

ARCHE. *Kooker, 't Beſchot-werk daar mee de pomp in 't vierkant afgeſondert wordt.*

C'eſt la boite de menuiſerie qui couvre la pompe, afin qu'elle ne ſoit point endommagée : on ſe ſert auſſi pour cela de cordes dont la pompe eſt ſurliée, & qui s'apellent en Flamand *Pomp-kleeden.*

ARCHIPEL, Archipélage, ou Archipélague. *Een Archipelago, Een zee-ſtreek met veel eilanden bezaait.*

Les Géographes apellent ainſi une certaine étendüe de mer, que quantité d'iſles entrecoupent : comme la mer Egée qui eſt nommée l'Archipel par excellence, & qui eſt conſidérable en ce qu'elle enferme en peu d'eſpace pluſieurs mers de différens noms. La mer qui baigne les iſles Philippines eſt apellée le Grand Archipel, ou l'Archipélague de St. Lazare. Il y a encore l'Archipélague des Maldives, celui du Méxique, & quelques autres.

ARCHIPOMPE, ou Puits. *Sood, Pomp-put, Durk.*

C'eſt une enceinte ou retranchement de planches, dans le fond de cale, pour recevoir les eaux qui ſe déchargent vers l'endroit où elle eſt ſitüée. Les pompes ſont élevées au milieu d'une archipompe. Le matelot qui va viſiter l'archipompe, & qui trouve que l'eau ne franchit pas, y jette une ligne chargée d'un plomb, pour ſonder & meſurer la profondeur de l'eau, On y met quelquefois les boulets de canon.

ARCHITECTURE navale. *Scheeps-bouw.*

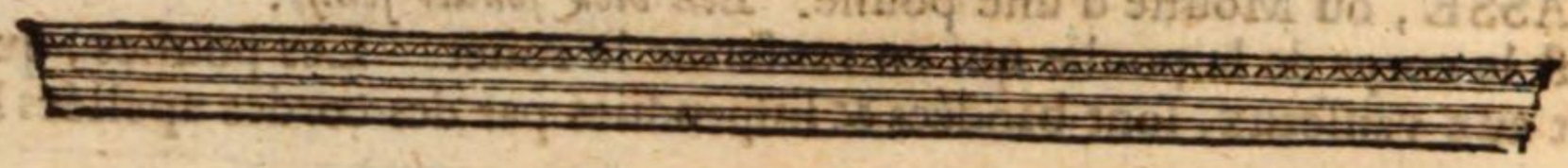
C'eſt ainſi qu'on apelle la conſtruction des vaiſſeaux.

ARCHITRAVE, Epiſtyle. *Architraaf, Architraab.*

C'eſt une piéce de bois miſe ſur des colomnes au-lieu d'arcades, qui eſt la premiére & la principale, & qui ſoutient les autres.

„ Au-deſſous de la plus baſſe friſe de l'arcaſſe, qui ſert de baſe aux Termes, il „ y a une Architrave, qui, dans un vaiſſeau long de cent-trente-quatre piés

„de l'étrave à l'étambord, doit avoir deux piés de large, & quatre pouces „& demi d'épais.



ARDENT, Feu St. Elme, Caſtor & Pollux. *Vree-Vuuren, Caſtor en Pollux.*
C'eſt un météore, ou feu follet, formé de quelques exhalaiſons graſſes, qui s'élèvent & s'enflamment après l'orage, & paroiſſent ſur les mâts & les vergues des vaiſſeaux.

ARDENT. Vaiſſeau ardent. *Een heet en loefgierig ſchip.*
C'eſt celui qui a ſon inclination à aprocher du vent.

ARER, ou Chaſſer ſur ſes ancres. *Driftig zijn, Deurgaan.*
C'eſt lors que l'ancre étant moüillée dans un mauvais fond, elle lâche priſe, & ſe traîne en labourant le ſable. Quand la mer monte en ce moüillage, & que la violence du vent ſe joint avec la force du flot, ils ne manquent jamais de faire arer les ancres. Voiez, Chaſſer.

ARETE, Arreſte. Une piéce de bois à vive areſte. *Een vierkant hout.*
C'eſt-à-dire qu'elle eſt bien équarrie, & que les angles en ſont bien marquez.

ARGANEAU, Organeau. *Een dik yſer-ring.*
C'eſt un gros anneau de fer.

ARGANEAUX au platbord. *Ringen in het dolbord tot het touwerk.*
C'eſt pour y amarrer les manœuvres.

ARGANEAUX aux batteries. *Ringen tot 't geſchut.*
Il y en a un à chaque côté d'un ſabord; car il en faut un pour le palan d'un canon, & un autre pour la bragué.

ARGANEAU de carguebas. *Ring tot het rakke-touw, of rak-taalie.*

ARGANEAU d'ancre. *Anker-ring.*
Chaque ancre a ſon arganeau, qui d'ordinaire eſt fourré d'une boudineure, pour conſerver le cable qui y eſt talingué. Voiez, Ancre.

LE Trou qui eſt au bout de la verge où paſſe l'arganeau, *Anker-oog.* Voiez, Ancre.

ARISER les vergues. *De reên op de reegeling neerlaaten.*
C'eſt les baiſſer pour les atacher ſur les deux bords du vibord.

ARMADILLE. *Barralaventa Vloot, Armadillas.*
On apelle ainſi certain nombre de vaiſſeaux, qui font comme une petite flote, que le Roi d'Eſpagne entretient armée dans la Nouvelle-eſpagne, pour garder la côte. Il entretient encore depuis peu quelques armadilles en d'autres ports, depuis les deſordres que les Flibuſtiers ont cauſé en ces païs-là.

ARMADILLES. *Kleine Spaanſche Oorlog-ſcheepen, Armadillas.*
C'eſt auſſi une ſorte de petits vaiſſeaux de guerre dont les Eſpagnols ſe ſervent dans ces mêmes climats. Notre frégate nous venoit avertir qu'il y avoit deux Armadilles Eſpagnoles, qui nous atendoient au ſortir de la baie.

ARMATEUR, ou Capre. *Kaaper, Commiſſie-vaarder.*
C'eſt le Commandant de quelque vaiſſeau qui eſt armé pour croiſer ſur les bâti-

bâtimens du parti contraire, & c'eſt auſſi le nom ſpécieux que prend aujourdhui un Pirate, pour adoucir le nom de Corſaire.

ARMATEUR, Armateurs. *Reeders.*

On apelle auſſi Armateurs les Particuliers qui font l'armement, quoi qu'ils ne ſoient pas à bord du bâtiment.

ARMATEURS, *Reeders, Bevragters.*

On apelle quelquefois encore Armateurs les Marchands qui afretent & équipent un vaiſſeau.

ARME. *Waapen.*

ARME à feu. *Schiet-geweer, Bus.*

ARMES blanches, Armes d'haſt. *Aanleggende waapenen met een lang ſchaft.*

Ce ſont les armes ofenſives qui ont un long manche. Le Commiſſaire Général de l'artillerie de la marine a inſpection ſur les pertuiſanes, halebardes & autres armes blanches, & doit prendre garde qu'elles ſoient conformes aux modèles.

ARME' en guerre. *Ten oorlog uitgeruſt.*

C'eſt-à-dire équipé & armé pour inſulter les vaiſſeaux ennemis. Nous trouvâmes dans ce port deux vaiſſeaux armez en guerre, & trois bâtimens en marchandiſe.

ARME' en cours ou en courſe. *Een ſchip op den prijs gezet.*

ARME'E navale. *Oorlogs-vloot, Armade.*

C'eſt une armée de mer compoſée de pluſieurs navires de guerre. Voiez, Armement.

Les plus éxacts Ecrivains Flamans diſtinguent Armée navale & Eſcadre de Flote, laiſſant ce dernier terme pour les flotes marchandes, de même que font auſſi les plus éxacts Ecrivains François. Ce n'eſt pas qu'il n'y en ait beaucoup qui ſe ſervent auſſi du mot de Flote, & on les entend aſſez quand il y a quelque circonſtance qui fait connoître qu'on parle de guerre; mais on ne dit point-du-tout Flote de guerre; c'eſt une expreſſion toute Flamande.

„Lors qu'il y a un nombre de navires de guerre enſemble, on les apelle „*Eſquadre, Armade, Oorlogs-vloot;* mais lors que ce ſont des vaiſſeaux mar„chands on dit ſeulement *Vloote of Flotte.*

NAVIGUER en eſcadres, & non en corps d'armée. *By eſquadres, en niet by armade zeilen.*

ARMEMENT de vaiſſeaux marchands. *Uitruſting en Reederij.*

ARMEMENT. *Uitruſtinge, Equipagie.*

C'eſt l'équipement, ſoit d'un vaiſſeau de guerre, ſoit de pluſieurs; & la diſtribution ou embarquement des troupes qui doivent monter chaque vaiſſeau. On prépare un grand armement. Le deſarmement de notre eſcadre ſervit à l'armement de la leur. Il ſe prend auſſi quelquefois pour les gens de l'équipage. Tout l'armement murmura de ce projet. On apelle Etat d'armement la liſte que la Cour envoie; dans laquelle ſont marquez tous les vaiſſeaux, Officiers Majors, & Officiers Mariniers qu'on deſtine pour armer. On dit encore, Etat d'armement, pour ſignifier le nombre, la qualité, & les proportions des agrès, apparaux & munitions qui doivent être emploiez aux vaiſſeaux que l'on a deſſein d'armer.

FA

Les armemens de Hollande, en tems de paix, consistent en trente à quarante navires de guerre, que l'Amirauté entretient. Ils sont emploiez à escorter des flotes marchandes, & à former une escadre de huit ou dix vaisseaux pour observer les Corsaires d'Alger, & des autres places de Barbarie; & ce qui reste demeure dans les ports, en atendant l'ocasion. Le Chevalier Temple dit que la dépence ordinaire de cet armement, monte à six millions.

Les armées navales que les Provinces Unies ont misés en mer, pendant les guerres qu'ils ont soutenües contre les Anglois, ont été de quatre vingts à cent vaisseaux. Il y en avoit plus de cent dans celle que le Lieutenant Amiral Général de Wassenaar commandoit l'an 1665. lors que le vaisseau de ce Général sauta, & qu'il perdit la bataille avec la vie. Sur la fin de la même année les Etats remirent en mer, quatre-vingts-treize navires de guerre ou frégates, montez de 4337. piéces de canon, & de 19636. hommes d'équipage, ou soldats. L'an 1666. leur armée, où se trouvérent le Prince de Monaco & le Comte de Guiche, fut composée de 85. navires de guerre & frégates, 9. brulots, & autant de yachts d'avis. L'an 1672. ils armérent quatre-vingts-onze navires de guerre ou frégates, 44. brulots, & 23. yachts.

ARMEMENT, Tems d'un armement. *Togt, Zee-togt.*

On dit l'armement ne durera pas quatre mois.

ARMER un vaisseau. *Vitrusten.*

C'est-à-dire l'équiper de vivres, munitions, soldats, matelots, & autres choses nécessaires pour faire voiage, & pour combatre. Il n'y avoit pas assez de monde pour armer les prises.

ARME les avirons. *Maakt u riemen klaar om te roeijen.*

C'est un commandement de mettre les avirons sur le bord de la chaloupe tout-prêts à servir.

ARMER un canon. *Een geschut met scherp laaden.*

C'est mettre le boulet dans un canon. Lors qu'on ôte le boulet d'un canon, on apelle cela, Desarmer le canon.

ARMOGAN. On a laissé passer l'armogan. *Men heeft de goede windt verlegen.*

Les Pilotes se servent de ce mot pour dire, le beau tems qui est propre pour naviguer; il n'est en usage que dans la mer Méditerranée.

ARMURIER. *Een Waapen-smidt.*

L'Armurier d'un vaisseau doit entretenir les armes en état de servir, & aider au Capitaine d'armes à les tenir propres.

ARONDE. Queüe d'aronde. *Swaluw, Swaluw-star.*

C'est un terme de Charpentier. C'est une certaine entaillure dans le bois, faite comme la queüe d'un hirondelle, étroite par le bout qui est en-dedans, & large par l'autre bout, qui est en-dehors.

ASSEMBLE à queüe d'aronde. *Met een swaluw-star ingelaaten.* Voiez la figure au mot, Assemblage à queüe d'aronde.

ARONDELLES, Arondelles de mer. *Ligte en wel-bezeilste scheepen.*

C'est ainsi qu'on apelle en termes de mer les brigatins, les pinasses, & autres vaisseaux médiocres & legers, des Arondelles de mer.

ARQUE'R. Voiez, Arc, & Arcquer.

ARRACHE-PERSIL. *Loop, Loop in 't lijntje.*

C'eſt un terme de moquerie, dont on ſe ſert ſur la riviére de Loire & ailleurs, pour inſulter les bateliers qu'on voit tirer à la cordelle, à quoi ils répondent d'ordinaire par un torrent d'injures. Arrache-perſil navigue auſſi.

ARRAPE. *Vat aan.*

C'eſt-à-dire, Prens. Ce terme eſt des plus bas, il n'ya que le commun des matelots qui s'en ſerve.

ARRET ou Arreſt de vaiſſeaux & Fermeture de ports. *Beſlag.*

C'eſt lors que par l'ordre des Souverains on retient dans les ports tous les vaiſſeaux qui y ſont, & qu'on les empêche d'en ſortir, afin qu'il puiſſe s'en ſervir lui-même pour les beſoins de l'Etat.

ARRETER les vaiſſeaux & fermer les ports. *Beſlaan.*

ARRIE'RE, ou Poupe. *'t Agterſchip.*

C'eſt la partie du vaiſſeau qui en fait l'arriére, & qui eſt ſoutenüe par l'étambord, le trepot, & la liſſe de hourdi ou barre d'arcaſſe. Ordinairement ſous les mots d'arriére & de poupe, on comprend cette maſſe & ces departemens du vaiſſeau qui regnent dans les hauts & dans les bas, entre l'artimon & le gouvernail. Nous découvrîmes les vaiſſeaux ennemis, qui nous demeuroient par notre arriére. Lors que nos eſcadres ſe joignirent le Viceamiral & tous ſes vaiſſeaux ſalüérent l'Amiral, & paſſérent à ſon arriére, ſelon la coutume. Voiez, Arcaſſe.

FAIRE vent arriére. *Voor de windt af loopen, Voor windt zeilen.*

C'eſt prendre le vent en poupe. Dans ce combat leur premiére diviſion faiſoit vent arriére ſur notre troiſiéme diviſion. On dit auſſi, Venir vent arriére, Porter vent arriére, & Aller vent arriére. Le vaiſſeau qui porte vent arriére ne va pas ſi vîte que quand il fait vent largue, & qu'il porte de vent de quartier, ſupoſant que dans l'une & l'autre navigation, le vent ſoit d'une égale force : car aiant vent largue, toutes les voiles ſervent & prennent le vent de biais; mais quand le vent eſt en poupe, & qu'il porte également entre deux écoutes, la voile d'artimon dérobe une partie du vent à la grande voile, & la grande voile dérobe le vent à la miſéne, les derniéres faiſant toujours obſtacle à celles qui les précédent. Voiez, Largue.

PASSER à l'arriére d'un vaiſſeau. *Agter om loopen.*

C'eſt aller ſe mettre à l'arriére d'un autre vaiſſeau, ou le laiſſer paſſer devant, & ſe metre à ſa ſuite.

DEMEURER de l'arriére. *Agter uit zeilen, Agter uit leggen, Agter ſchieten.*

SE Trouver de l'arriére. *Overlandt zeilen.*

C'eſt par la navigation qu'on a faite. Voiez, Naviguer par terre.

METTRE un vaiſſeau de l'arriére. *Voor-uit-ſchieten.*

C'eſt le dépaſſer, & le laiſſer derriére ſoi.

ARRIERE-GARDE. *Agter-hoede, Agter-togt.*

L'Arriére-garde d'une armée navale eſt la diviſion qui fait la queüe de l'armée.

ARRIMAGE, Arrimer, Arrimeur. Voiez, Arrumage. Arrumer, Arrumeur. Ont dit plus ordinairement Arrimage.

ARRISSER, Amener, Abaiſſer, Mettre bas. *Strijken, Neerlaaten, Laaten vallen.*

On dit qu'un vaſſeau a arriſſé ſes huniers, ſes perroquets, pour dire qu'il a abaiſſé ces ſortes de voiles.

ARRIVAGE. *Het inkomen van veel goedt in een haven.*

C'eſt un abord de marchandiſes dans un port.

ARRIVER. ou Obéïr au vent. *Afhouden, Draagende houden, Voor de windt afhouden.*

Pour arriver on pouſſe la barre du gouvernail ſous le vent, & on manœuvre comme ſi on vouloit prendre le vent en poupe, lors qu'on ne veut plus tenir le vent: ainſi on fait arriver le vaiſſeau pour aller à bord d'un autre qui eſt ſous le vent, ou encore pour éviter quelque banc. Notre eſcadre fit une ſi bonne manœuvre qu'elle gagna le vent ſur les ennemis; & alors elle arriva ſur eux.

ARRIVE. *Hou af.*

Cela ſe dit par commandement au Timonnier, pour lui faire pouſſer le gouvernail, afin que le vaiſſeau obéïſſe au vent, & qu'il mette vent en poupe.

ARRIVE ſous le vent à lui. *Hou aan ly, Hou af onder de ly, of lywaarts.*

N'ARRIVE pas. *Zeilt niet laager.*

C'eſt un commandement au Timonnier, afin qu'il gouverne le vaiſſeau plus vers le vent, ou qu'il tienne plus le vent.

ARRIVE tout. *Laat voor de windt vallen.*

C'eſt un terme de commandement que l'Officier prononce pour obliger le Timonnier à pouſſer la barre ſous le vent, comme s'il vouloit faire vent arriére.

ARRIVER ſur un vaiſſeau. *Afzeilen of afkomen op een ſchip, Aanzeilen.*

C'eſt aller à lui, en obéïſſant au vent, ou en mettant vent en poupe. A la pointe du jour nous aperçumes un vaiſſeau ſous le vent; nous arrivâmes auſſi-tôt ſur lui pour le reconnoître.

ARRIVER à bon port, ou heureuſement. *Met behouden koers, of met goeden voorſpoedt komen.*

ARRUMAGE, Arrimage, Arunage. *Stouwinge, Stuuwinge, Stuuwagie.*

C'eſt la diſpoſition, l'ordre & l'arrangement de la cargaiſon du vaiſſeau. Par une Ordonnance du Roi de France de 1672. il eſt défendu de défoncer les futailles vuides & de les mettre en fagot, & ordonné qu'elles ſeront remplies d'eau ſalée, pour ſervir à l'arrimage des vaiſſeaux. Voiez, Encombrement.

ARRUMER, Arrimer, Arruner. *Stouwen, Stuuwen.*

C'eſt placer & aranger avec ſoin la cargaiſon d'un vaiſſeau. Un vaiſſeau mal arrimé ou arrumé, eſt celui dont la charge eſt mal arangée, de-ſorte qu'il eſt trop ſur l'avant ou ſur le cul, ce qui l'empêche de gouverner. C'eſt auſſi un mauvais arrimage quand les poinçons ſe déplacent & roulent hors de leur place, de-ſorte qu'ils ſe heurtent & ſe défoncent. Aiant mis en mer nous nous aperçumes que notre vaiſſeau étoit mal arrimé, & qu'il ne pouvoit gouverner, ſi-bien que nous fûmes obligez de relâcher pour remédier à l'arrimage.

ARRUMEUR, Arrimeur. *Stuuwer, Stouwer.*

Petit Oficier établi ſur un port, que le Marchand chargeur paie. Sa fonction eſt de ranger les marchandiſes dans un vaiſſeau, & ſur-tout celles qui ſont en tonneaux, & en danger de coulage. Les Arrimeurs ſont particuliérement emploiez en Guïenne, & dans le païs d'Aunix.

ARSENAL de Marine. Voiez, Arcenal.

ART. L'Art de conduire un vaiſſeau, de le gouverner & de le manœuvrer. *Scheeps-beſtier.*

ARTIFICES. *Vuur-werken.*

Ce ſont les feux d'artifices. C'eſt au Maître Canonnier de prendre garde que tous les Artifices ſoient en bon état.

ARTILLE'. Vaiſſeau bien artillé. *Een ſchip met geſchut wel voorſien.*

VAISSEAU artillé de tant de piéces. *Een ſchip dat ſoo veel ſtukken geſchuts voert.*

ARTIMON. Mât d'artimon, de fougue, ou de foule, Mât d'arriére. *Beſaans-maſt, Agter-maſt.*

C'eſt le mât du navire placé le plus près de la poupe. Voiez, Mât.

ARTIMON. Voile d'artimon. *Beſaan, Agter-zeil.*

C'eſt une voile latine, ou faite en tiers point, à la différence des autres voiles, qui ſont quarrées. La vergue d'artimon eſt toujours couchée de biais ſur le mât, ſans le traverſer quarrément, ou à angles droits, qui eſt la ſituation des vergues qui ſont aux autres mâts.

„C'eſt la voile à tiers point qui eſt au mât d'arriére. Elle eſt d'un grand „ſervice pendant la tempête, parce qu'elle contribüe le plus à faire porter „à route, & qu'outre qu'on la peut plus aiſément manœuvrer, il eſt conſ- „tant que ce ſont toutes les manœuvres de l'arriére qui ſervent à gouver- „ner le vaiſſeau. Mais lors qu'on a vent en poupe, on la met le plus ſou- „vent de travers, par la longueur du navire, afin qu'elle ne dérobe pas „le vent aux autres, qui font filler le vaiſſeau plus vîte.

„Dans la plus violente tempête on peut toujours porter l'artimon, & il „arrive rarement que cette voile ſoit miſe hors d'état de ſervir. Elle ſert „à faire aprocher le vaiſſeau du vent, & la ſivadiére ſert à faire abatre.

CHANGE l'artimon. *Legt aan u beſaan.*

C'eſt dans le tems qu'on change de bord.

A S.

ASCENSION d'une Etoile. *Aſcenſie, De opgang van een ſterre.*

C'eſt le point de l'Equateur qui ſe trouve en même tems que cette Etoile au Méridien.

ASCENSION droite. *Regte Aſcenſie.*

C'eſt l'arc de l'Équateur qui monte avec l'étoile ſur l'horiſon de la ſphére droite: ou bien, C'eſt le tems qu'un ſigne demeure à ſe lever ſur l'horiſon de la ſphére droite.

ASCENSION oblique. *Schuins Aſcenſie.*

C'eſt l'arc de l'Equateur qui monte avec l'étoile ſur l'horizon de la ſphére oblique: ou-bien, C'eſt le tems que l'étoile demeure à ſa lever ſur l'horizon de la ſphére oblique.

ASPECT, Viie, ou Profil des terres & des côtes maritimes. *Het geſigt, of de Opdoening der kuſten.*

C'eſt la figure ou repréſentation des côtes & des bords de quelque parage. Il y a de ces repréſentations dans tous les Routiers. On y voit ſi les terres du rivage ſont hautes ou baſſes; en falaiſes, ou adoucies en talus; courbées en arc, ou tendües en ligne droite; également arrondies par le ſommet, ou-bien aigües. Enfin on y dépeint les ports, les rades, golfes, baies, anſes, villes, fares ou tours à fanal, châteaux, Egliſes, aiguades, arbres, moulins àvent, & généralement tout ce qui peut ſervir de diſtinction & d'avertiſſement au Pilote, pour connoître le lieu où il eſt arrivé. Voiez, Connoiſſances & Situation.

AS-

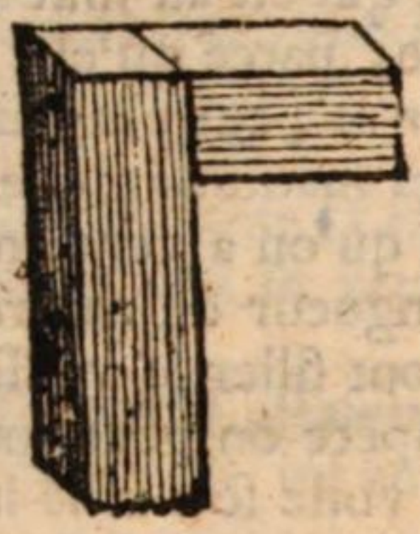
ASSE'CHER. Terre qui aſſèche. *Een ſandt of blindt klip, die onder waater zijnde, by laag waater kan geſien worden.*

On dit qu'une terre, ou une roche aſſèche, lors qu'on la peut voir après que la mer s'eſt retirée.

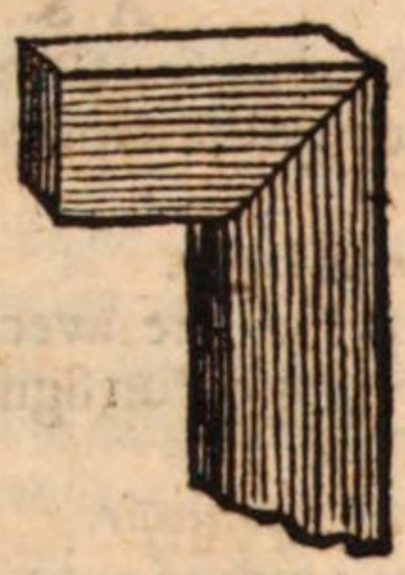
ASSEMBLAGE. *Voege, Sluitinge.*

Terme de Charpentiers & de Menuiſiers. Il y a divers aſſemblages, ſavoir, le quarré qui eſt le plus ſimple : l'aſſemblage à onglet, quand les piéces, au-lieu d'être coupées quarrément, le ſont diagonalement ou en triangle ; & l'aſſemblage d'aboüement, qui eſt celui dont la plus grande partie de la piéce eſt quarrée, & la moindre à onglet. On fait encore des aſſemblages à queüe d'aronde, à queüe percée, & à queüe perdüe : cette derniére eſt la meilleure, parce qu'elle eſt à onglet.

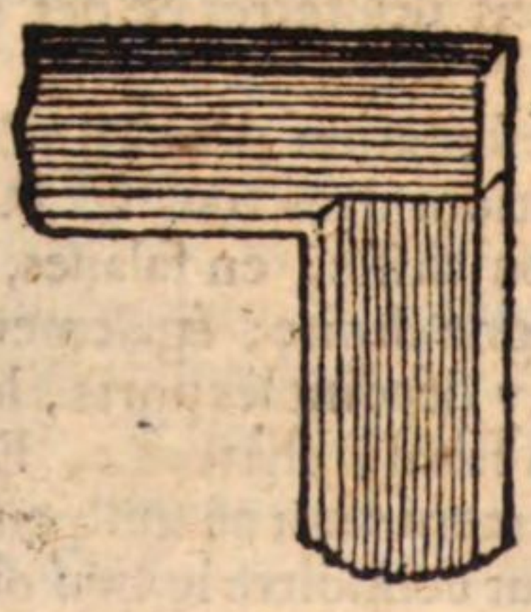
ASSEMBLAGE quarré. *Een vierkante voege, of Houten vierkant tegen malkander aan gevoegt.*



ASSEMBLAGE à onglet ou anglet. *Een voege in 't verſtek of overhoeks; Den hoek overhoeks of in 't verſtek, in den haak gevoegt.*

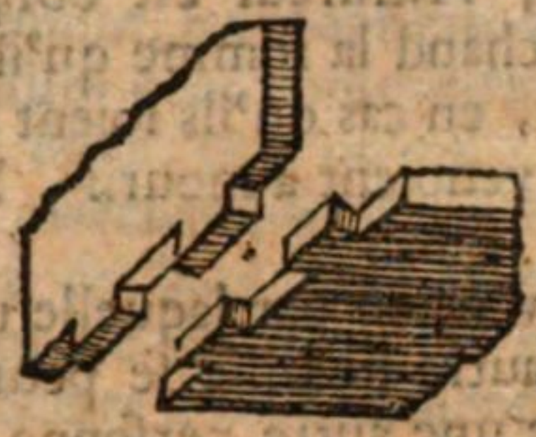


ASSEMBLAGE d'aboüement, ou de boüement. *Een voege daar de hoek vierkant is, en 't lijsje in 't verſtek.*



AS.

ASSEMBLAGE à qûeüe percée. *Een voege met een tand.*



ASSEMBLAGE à queüe d'aronde. *Een voege met een ſwaluw-ſtaart.*

ASSEMBLAGE à queüe perdüe. *Een ſwaluw-ſtaart overhoeks met een ſponing.*

ASSEMBLAGE en about. Voiez, About.

ASSEMBLER, Faire un aſſemblage. *Sluiten, Voegen.*

ASSIETTE du vaiſſeau, ou Un vaiſſeau en aſſiette. Voiez, Eſtive.

VAISSEAU qui eſt en aſſiette. *Een ſchip dat wel by ſijn laſt is, op ſijn pas geladen.*

C'eſt-à-dire qu'il eſt dans la ſituation où il doit être, pour mieux ſiller.

METTRE un vaiſſeau dans ſon aſſiette. *Een ſchip regten.*

ASSUJETTIR un mât, ou quelque autre piéce de bois. *Een maſt of een ander ſtuk houts, dat los is, vaſt maaken.*

C'eſt l'arrêter de telle ſorte, que ce mât, ou cette piéce de bois, n'ait plus aucun mouvement.

ASSURANCE. *Aſſurance, Aſſurantie, Verſeekering.*

Ce terme apartient au commerce de mer, & voici comme il s'explique. Suppoſons qu'un Marchand atende un vaiſſeau qu'il a fait charger pour ſon compte à Génes, & qu'il apréhende de le perdre par un naufrage, ou par des Corſaires, il s'adreſſe à un Particulier, & lui demande s'il lui veut aſſurer ſon vaiſſeau; c'eſt-à-dire, lui garantir toute la cargaiſon, moiennant tant pour cent, plus, ou moins, ſelon la diſtance des lieux, & ſelon le danger. Le Particulier conſent d'en être l'Aſſureur, c'eſt-à-dire, la caution en cas de perte, étant convenu de la ſomme qu'il doit recevoir pour

cela, & il la reçoit du Marchand pour l'Aſſurance, & elle lui demeure en cas que le vaiſſeau vienne à bon port; & cette ſomme s'appelle la Prime. Mais ſi le vaiſſeau ſe perd, l'Aſſureur eſt obligé, en vertu de cette Aſſurance, de rendre au Marchand la ſomme qu'il a aſſurée. On aſſure auſſi bien-ſouvent les perſonnes, en cas qu'ils ſoient pris par les Turcs, pour ſervir à leur rachat; car s'ils venoient à mourir, l'Aſſureur ne ſeroit pas tenu de paier.

„L'Aſſurance eſt une convention par laquelle un homme ſe charge du dan-
„ger auquel le bien d'un autre homme ſe peut trouver expoſé; & l'Aſ-
„ſuré, ou celui qui charge une autre perſonne du riſque qu'il couroit lui-
„même, paie pour cela une certaine ſomme à celui qui s'en charge, qu'on
„nomme Aſſureur.

„Les riſques au ſujet deſquels il ſe fait des Aſſurances, ſont, tout ce qui
„arrive par les fortunes de mer; par ſa violence & par celle des tempêtes;
„par le feu; par le moien des ennemis; de la part des Corſaires; par force
„majeure & par ordre Souverain: comme auſſi tout ce qui arrive par bara-
„terie, ou par la négligence des Maîtres, équipages, ou autres gens; ſoit
„que le dommage ſoit fait au vaiſſeau, ou à la cargaiſon; & ſoit que la
„perte regarde le Maître, ou d'autres perſonnes: enfin ſoit que le dom-
„mage ait pu être prévu, ou qu'il ait été imprévu; ſoit qu'on le mette au
„rang de ceux qui arrivent le plus ordinairement, on qu'il arrive par une
„voie extraordinaire.

„Comme le commerce des Aſſurances eſt fort fréquent, & qu'il importe
„preſque à tout le monde de ſavoir ce qui ſe pratique ſur ce fait, on va
„s'y étendre ici plus que ſur les autres articles.

„Le tems de l'Aſſurance commence à courir du moment que les marchan-
„diſes ont été aportées à quai, ou au bord de l'eau, ou embarquées dans
„des bateaux & alléges, pour être portées à bord; & il dure juſques-à-ce
„que les marchandiſes aient été conduites dans le port marqué, & déchar-
„gées.

„L'Aſſurance qui ne ſe fait que trois mois après le depart des vaiſſeaux,
„qui ſont deſtinez pour les ports de l'Europe, & pour ceux de Barbarie,
„ou qui en ſont les plus voiſins; & celle qui ne ſe fait que ſix mois après
„le depart des vaiſſeaux qui vont dans les autres ports plus reculez, ſont
„nulles l'une & l'autre; quand même l'Aſſuré en auroit expreſſément
„averti l'Aſſureur, & qu'il auroit repréſenté les nouvelles qu'il auroit re-
„çües, bonnes ou mauvaiſes.

„Si l'Aſſuré ordonne au Maître du vaiſſeau, de prendre une autre route,
„& d'aller dans un autre port que celui qui eſt marqué dans la Police d'Aſ-
„ſurance, la convention eſt nulle. Bien-entendu qu'en cas de néceſſité, un
„Maître peut relâcher & entrer dans un autre port. Mais s'il le fait de
„ſon propre mouvement, ſans beſoin, & ſans ordre de l'Aſſuré, l'Aſſu-
„rance demeure en ſa force & vertu, & l'Aſſureur n'a droit que de ſe pour-
„voir contre le Maître.

„Lors qu'un bâtiment eſt arrêté par force majeure, & par ordre Souve-
„rain, ou que par quelque autre accident il ſe trouve hors d'état de faire
„ou de continuer le voiage, les propriétaires des vaiſſeaux & des éfets aſſu-
„rez, ſoit que les éfets ſoient auſſi arrêtez, ou non, doivent atendre juſqu'à
„ſix

„six mois après que la déclaration en aura été faite au lieu où la plus gran-
„de partie des Assureurs aura son domicile, pour faire l'abandonnement,
„si la chose est arrivée, dans l'Europe, ou en Barbarie. Mais s'il s'agit
„d'un plus grand éloignement, les propriétaires sont obligez d'atendre un an
„entier. Cependant l'Assuré peut contraindre l'Assureur à donner caution.
„Pendant ce tems de six mois, & d'un an, les Marchands peuvent faire
„transporter les éfets & marchandises dans d'autres bâtimens, & les faire
„conduire dans les lieux de leur destination. Que s'ils ne le font pas,
„il est permis à l'Assureur de le faire; & en ce cas il n'est tenu que des
„frais du transport & voiture d'un bâtiment à l'autre, & de l'empirement
„qui aura pu arriver aux marchandises, pendant le tems de l'arrêt; à-moins
„que par la Police d'Assurance, il ne se fût expressément chargé des risques
„des transports qui se pourroient faire, L'Assuré peut aussi agir, pen-
„dant le tems des six mois, ou de l'an, & faire ses diligences pour la con-
„servation des plus grosses marchandises, qui sont sujettes à dépérisse-
„ment, comme le blé, les fruits, le vin, l'huile, le sel, le harang, le
„sucre, l'argent-vif, le beurre, le fromage, le houblon, le sirop, & le
„miel; en donnant avis à la plus grande partie des Assureurs.
„Tous les procès qui naissent des Assurances, & qui regardent les Avaries
„& empirement des marchandises & éfets assurez, sont introduits, en pre-
„miére instance, à Amsterdam, devant les trois Juges ou Commissaires de
„la Chambre des Assurances, qui peuvent aussi prendre connoissance de
„tous les autres différens concernant les Assurances, qui ne sont pas du
„ressort de la Chambre, lors que les causes y sont portées par les Parties,
„& qu'elles veulent bien y venir plaider. Et pour leurs vacations ils ont,
„par chaque cent florins dont il s'agit, le tiers d'un florin, paiable par le
„Demandeur.
„Ces Commissaires, sur le raport de la Police d'Assurance, ou de quelque
„autre piéce valable, peuvent condamner un Assureur à donner caution,
„lors qu'il apert du naufrage & de la perte des marchandises, & qu'il y a
„trois mois que la déclaration en a été faite, sous promesse de restitution
„avec interét, à douze pour cent, s'il y écheoit dans la suite.
„Mais les Assureurs peuvent apeller d'une telle Sentence devant les Eche-
„vins. Cependant les Sentences ont la même force & sont mises à éxécu-
„tion de la même maniére que celles des Echevins.
„Comme les marchandises qui sont voiturées par terre, & sur les eaux
„internes, ou riviéres & canaux, ne courent pas de si grands risques que
„celles qui vont par mer, il s'en fait beaucoup moins d'assurances, & il n'y
„a point de Réglements faits sur ce point; si ce n'est qu'il en demeure aussi
„une dixiéme aux périls de l'Assuré; & qu'à l'égard des chariots, charet-
„tes & chevaux, on ne les peut faire assurer que pour la moitié de leur
„valeur: mais on ne peut faire assurer le salaire, ou prix de la voiture.
„Dans le reste les Commissaires réglent les parties selont les conventions
„& ce qui paroît exprimé nettement ou tacitement dans le contract; &
„lors qu'on ne peut tirer aucune induction des termes du contract, ils en
„ordonnent selon les règles de l'équité, & la pratique ordinaire.

CHAMBRE des Assurances. *Assurantie-kaamer.*

Cest la chambre, le lieu, ou l'auditoire où l'on plaide, & où l'on rend jus-

tice ſur les afaires que les Aſſurances font naître. C'eſt auſſi l'Aſſemblée ou le Corps des Juges qui compoſent la Chambre des Aſſurances.

POLICE d'Aſſurance. Voiez, Police.

PRIME d'Aſſurance. Voiez, Prime.

ASSURER. *Verſeekeren*, *Aſſureeren.*

C'eſt prendre un certain paiement, pour lequel on aſſure que les vaiſſeaux, éfets, ou perſonnes, arriveront à bon port, faute dequoi on s'oblige de paier le vaiſſeau; les éfets, ou les dommages arrivez aux éfets; ou les ſommes dont on eſt convenu à l'égard des perſonnes.

„Toutes ſortes de gens peuvent aſſurer, & ſe faire aſſurer, excepté les „Juges établis pour rendre juſtice ſur le fait des Aſſurances, & les Suppôts „de leur juridiction. Il en faut auſſi excepter les Fermiers & Commis des „bureaux des doüanes, les Courtiers & les Voituriers. Néammoins par „le Réglement de 1601. il eſt permis aux Juges & aux Suppôts de leur „juridiction de ſe faire aſſurer.

„On peut faire aſſurer toutes ſortes de choſes, hormis la vie des hommes, „les gageures, le fret, & les gages, ſalaires ou ſoldes des Maîtres, Pa„trons, matelots, gens de guerre, & autres perſonnes de cette même qua„lité. On ne peut non-plus faire aſſurer le fret ou paiement pour le loüa„ge d'un vaiſſeau; ni le port dont on eſt convenu pour les choſes qui ſont „à bord; ni la poudre; ni le plomb; ni les victuailles; ni le prix des voi„tures des chartiers & voituriers par terre. Ni même les vaiſſeaux, ni „les canons, ni les munitions de guerre, qu'au deſſous des deux tiers de „leur juſte valeur.

„Au regard de tout le reſte des choſes qui ſe peuvent aſſurer, il en demeure „toujours une dixiéme partie aux périls, riſques & fortune des propriétai„res; laquelle dixiéme ſe prend non-ſeulement à l'égard du prix de l'a„chat, mais encore à l'égard des doüanes, frais d'embalage, d'équipe„ment, de chargement & de prime d'Aſſurance; ce qui, tout-enſemble, „compoſe un capital, dont on fait la déduction d'une dixiéme, à-moins „qu'une ſeule perſonne n'éût dans un vaiſſeau la valeur de plus de deux li„vres de gros, ou douze mille livres; auquel cas il n'y a que le dixiéme „denier de ces douze mille livres, qui demeure aux périls de l'Aſſuré; & „ce qui eſt au-deſſus demeure aſſuré tout entier, & aux périls de l'Aſſu„reur.

„Si l'an & jour ſe paſſe, ſans qu'on ait apris qu'un vaiſſeau ait déchargé dans „le lieu de ſa deſtination en Europe, il eſt préſumé péri, & l'on en peut „faire déclaration à l'Aſſureur, qui eſt obligé de paier trois mois après.

„Mais ſi le lieu de la deſtination eſt plus loin, il faut atendre juſqu'à deux „ans, pour que le bâtiment ſoit préſumé péri, & qu'on en puiſſe faire dé„claration à l'Aſſureur.

„On peut faire aſſurer des vaiſſeaux qui ont déja fait naufrage; ou qui ont „été pris, pourvu qu'on n'en ait aucune connoiſſance. Mais ſi les vaiſ„ſeaux étoient péris depuis ſi longtems, qu'il y eût lieu de préſumer que „l'Aſſuré en auroit pû avoir avis, ſoit par mer, ou par terre, à comp„ter trois lieües par deux heures, on doit regarder l'Aſſuré comme aver„ti: ſi ce n'eſt qu'il parût que l'Aſſurance eût été faite, comme ſur avis „reçu de bonnes & de mauvaiſes nouvelles; auquel cas l'Aſſuré ſe pur-

„geant par ferment, l'Aſſureur eſt tenu de ſatisfaire, ou de prouver que „l'Aſſuré avoit éfectivement reçu avis.

L'ASSURE'. *De Geaſſureerde, De Verſeekerde.*

C'eſt celui qui a fait aſſurer, ou au profit duquel l'Aſſurance eſt faite.

„Lors qu'un vaiſſeau aſſuré ſe trouve hors d'état de naviguer, ou que le „bâtiment & les marchandiſes ont été pris par les Corſaires, l'Aſſuré en peut „inceſſamment faire l'abandonnement, & le faire ſignifier aux Aſſureurs, „par le Grêfier ou par un Huiſſier de la Chambre des Aſſurances; & trois „mois après la ſignification les Aſſureurs ſont obligez de paier.

„Si l'Aſſuré fait charger plus ou moins de marchandiſes qu'il n'en a fait aſ„ſurer, il peut retirer ſa prime, en laiſſant un demi pour cent à l'Aſſu„reur.

„L'Aſſuré eſt obligé de communiquer à l'Aſſureur toutes les nouvelles qu'il „reçoit, & ce qu'il aprend touchant le deſordre ou la perte qui peut être „arrivée aux éfets aſſurez; & de lui en faire déclaration par un Huiſſier de „la Chambre.

„A l'égard du dommage, ou de l'empirement nommé Avarie, qui arrive aux „vaiſſeaux & aux marchandiſes, l'Aſſuré ſe doit pourvoir dans un an & „demi, au plus tard, ſi la perte eſt arrivée dans l'Europe, ou en Barbarie; „& dans trois ans, ſi elle eſt arrivée en des lieux plus reculez: le tout à „compter du tems que le vaiſſeau aura été déchargé.

„Pour les bâtimens ou marchandiſes qui ont péri, qui ont été priſes, ou „qui ſe ſont gâtées, l'Aſſuré eſt obligé d'intenter ſa demande contre l'Aſ„ſureur, auſſi dans un an & demi, au plus tard, ſi la choſe s'eſt paſſée dans „l'Europe; mais ſi c'eſt au-delà de l'Europe, il a trois ans pour ſe pour„voir, à compter du jour que l'accident eſt arrivé. Bien-entendu qu'il „s'agit ici des vaiſſeaux qui paſſent la mer, ſoit qu'ils aillent, ou qu'ils re„viennent.

ASSUREUR. *Aſſurateur, Verſeekeraar.*

„C'eſt celui qui aſſure, qui ſe charge du riſque, & qui fait ordinairement „ce dangereux commerce.

„L'Aſſureur n'eſt point tenu du dommage qui arrive ſoit par quelque acci„dent extérieur, ou par quelque voie dont on ne ſe ſoit pas aperçu, quand „le dommage n'excède pas un pour cent.

„Un dernier Aſſureur court les mêmes riſques, pour la perte & pour le pro„fit, que le premier.

„Si l'Aſſureur vient à faire banqueroute, l'Aſſuré peut ſe déſiſter de l'aſſu„rance qui lui avoit été faite, & ſe faire aſſurer de nouveau par un autre, „ſur les nouvelles qu'il aura reçües: mais, en ce cas, la prime qu'il avoit „donnée eſt perdüe pour lui, & tourne au profit des autres créanciers.

„Lors que les vaiſſeaux qu'on envoie aux Indes Orientales, ſe trouvent hors „d'état de naviguer, ſoit en allant, ou en revenant, la perte en eſt pour „l'Aſſureur, quand même les accidens ſeroient cauſez par l'uſage & l'em„ploi qui auroit été fait des vaiſſeaux aux Indes, pour quelque ocaſion ex„traordinaire qui ſeroit ſurvenüe, & pour avoir été emploiez pour le com„merce public.

ASSURANCE. Coup d'aſſurance, Pavillon d'aſſurance. *Een vreede-ſchoot, Een vreede-vlag.*

Cela ſe pratique en arrivant, pour aſſurer les nations avec qui l'on ne veut point de guerre.

ASSURER la hauteur. *Schieten en peilen t'ſaamen.*

Cela ſe dit par quelques Pilotes, qui donnent beaucoup d'horiſon à l'arbaleſtrille, afin d'atendre monter le Soleil, & de le mieux obſerver dans le tems qu'il commencera à baiſſer.

ASTRAGALE d'un canon. *De koorde van een geſchut.*

C'eſt une eſpéce d'anneau qui eſt ſur le canon, à un demi-pié près de la bouche: il ſert de renfort & d'ornement, comme celui des colomnes.

ASTROLABE. *Sterre-plat-kloot, Sterre-hoogte-meeter, Aſtrolabium.*

C'eſt un inſtrument Aſtronomique, dont les Pilotes ſe ſervent pour prendre hauteur, & en conclurre la latitude du lieu où ils font l'obſervation. L'inſtrument eſt compoſé d'une grande piéce de cuivre plate, ronde par les bords, garnie d'un anneau pour la tenir ſuſpendüe, & d'une alhidade, ou règle mobile, qui porte deux pinnules, c'eſt-à dire deux petites plaques de cuivre, percées chacune d'un petit trou, apellé dioptre, pour recevoir le raïon du Soleil, ou pour conduire le raion de veüe juſques aux Etoiles, quoi qu'on ne s'en ſerve guéres que pour le Soleil. Au-lieu des azimuths, des almucantaras, & des autres cercles de la ſphére, qui ſont décrits ſur les Aſtrolabes des Mathématiciens, ceux des Pilotes n'ont que trois ou quatre cercles concentriques, c'eſt-à-dire, qui ont un même centre: l'un eſt diviſé en quatre quarts de nonante, pour prendre hauteur; l'autre en trois cens ſoixante-cinq parties, pour marquer les jours de l'année; & l'autre en douze fois trente degrès, pour marquer les Signes du Zodiaque. L'inſtrument eſt de cuivre, afin que par ſa peſanteur il ſoit ſur ſon plomb, & que ſa ligne horiſontale ſe trouve mieux de niveau. Notre Pilote hauturier ne manquoit pas de prendre hauteur ſur l'heure de midi, quand le Soleil paroiſſoit; & pour faire ſon obſervation plus éxacte, il ſe plaçoit au pié du grand mât, parce que c'eſt l'endroit du vaiſſeau où il y a le moins de balancement. L'Aſtrolabe a été perfectionné, & ſon uſage a été rendu commun aux Pilotes par Rhoteric & Joſeph, Médecins de Jean Second Roi de Portugal; & par Martin Boheſme, tous trois des plus habiles Mathématiciens de leur tems.

A T.

ATEINDRE, Joindre un vaiſſeau. *Bezeilen, Agterhaalen.*

ATEINDRE un vaiſſeau en chaſſant ſur lui. *Bejaagen, Beloopen, Bezeilen.*

ATELIER de conſtruction, ou pour la conſtruction des vaiſſeaux. *Laſtadie Werf, Scheeps-timmer-werf.*

ATELIER à la Hollandoiſe, ſur terre à l'uni de l'eau. *Vlak-werf.*

ATERRAGE. *Landing.*

C'eſt l'endroit où l'on vient renconnoître la terre, en revenant de quelque voiage. Nous aterrîmes à Belle-iſle, & nous eûmes un bel atterrage.

ATERRIR. *Aan Landt koomen, Landen, Aanlanden.*

C'eſt prendre terre en quelque lieu.

ATTOLONS. *De dartien Voogdijen over de Maldivas eilanden, Attolons.*

C'eſt ainſi qu'on nomme les Gouvernemens des iſles Maldives, qui ſont diviſées en treize Gouvernemens ou parties, auxquelles les Inſulaires ont donné

donné ce nom. Ces isles, qu'on tient être au nombre de plus de douze mille, sont situées vers la pointe de la presqu'isle de l'Inde, au-deça du golfe de Bengale. Il y a douze grands détroits qui détachent un Attolon d'avec l'autre; & de fort petits canaux, où la mer est basse, séparent les isles.

ATRAPE. *Ophouder.*

C'est une corde qui empêche que le vaisseau ne se couche plus qu'il n'est nécessaire, lors qu'il est en caréne.

ATRAPE. Voiez, Corde de retenüe.

A V.

AVANT. L'Avant du vaisseau, ou la Proüe. *Voorschip, Boeg.*

C'est la partie du vaisseau qui s'avance la premiére en mer.

„Les Portugais prétendent que quand l'avant est droit, & qu'il n'a point „d'élancement, le vaisseau en sille mieux.

VAISSEAU trop sur l'avant. *Een voorlastig schip.*

C'est-à-dire qu'il a l'avant trop enfoncé dans l'eau.

ETRE de l'avant. Se mettre de l'avant. *Voor uit zijn, Van de voorste zijn. Voor uit loopen.*

C'est être des premiers. Notre vaisseau qui étoit de l'avant, fit signal qu'il voioit terre. Il parut deux vaisseaux à notre avant. Pendant que le reste de l'escadre étoit en panne nous fîmes porter, pour gagner de l'avant.

LE vent se rangea de l'avant. *De windt liep tegen.*

C'est-à-dire qu'il prit par proüe, & devint contraire à la route.

METTRE de l'avant. C'est laisser derriére soi. *Voorby zeilen.*

L'ignorance des Pilotes, qui ne connoissoient pas la côte, nous mit de l'avant du port où nous croïions aller moüiller; & lors que nous pensions avoir cet ancrage à trois lieües au Nord, à l'avant de nous, ou par proüe, il nous demeuroit déja de l'arriére, à plus de quatre lieües au Sud. Les Pilotes qui font leur estime, & qui se croient proche des terres, doivent toujours se faire plutôt vingt-cinq lieües de l'avant, que vingt-cinq lieües de l'arriére, de-peur d'être surpris: car cette anticipation les oblige à faire bon quart, pour n'aller pas échoüer contre la côte; ce qui leur pourroit arriver inopinément, s'ils la croioient encore bien éloignée; de-sorte que la prudence veut qu'ils suposent qu'ils sont toujours plus de l'avant, qu'ils ne le sont en éfet. Voiez, Estime.

AVANTAGE, Eperon, Poulaine. *Het galioen, Het Hoofdt, Snebbe van 't schip.*

C'est-à-dire, la partie de l'avant du vaisseau qui est en saillie sur l'étrave. Nous aperçûmes, à la hauteur de l'Isle-dieu, un bâtiment qui faisoit notre route, & qui nous montroit un avantage fort propre & bien travaillé. Voiez, Eperon.

AVANTAGE du vent. Voiez, Vent, & Disputer.

AVANT-GARDE. *Voor-hoedt, Voor-tocht.*

C'est une des divisions d'une armée navale, laquelle en fait l'avant-garde dans la route, & doit tenir la droite dans l'ocasion.

AVARIE. *Averij, Aaverij, Haaverije.*

C'est le dommage qui arrive à un vaisseau, ou aux marchandises dont il est chargé, coût, ou dépence imprévüe qu'on est obligé de faire pendant un voiage. On dit Avarie Simple, quand le dommage arrive aux marchandises par

leur

leur propre vice ; comme ſi quelque degât y arrive par pourriture, par moüillure d'eau, ou autrement. L'Avarie ordinaire eſt, ce qu'il coûte pour embaler, charrier les marchandiſes, & les aſſurer ; & l'enfonçage. Il y a des avaries communes, & c'eſt tout ce qui arrive par la tempête, ou par la faute du Maître du navire, pour pilotage, toüage, ancrage &c. & ce qu'il en coûte eſt reparti au ſou la livre entre les propriétaires du vaiſſeau, & ceux à qui apartiennent les marchandiſes. On apelle Groſſe Avarie, le dommage qu'on eſt obligé de ſoufrir quand la tempête oblige de jetter les marchandiſes à la mer, de couper des cables, voiles, ou mâts &c. Avarie eſt auſſi un droit que chaque vaiſſeau paie pour l'entretien du port où il moüille.

„Sous l'Avarie commune eſt compris le ſalaire qu'on donne aux Pilotes „lamaneurs ; le ſalaire qu'un Maître qui ſe trouve ſur des côtes qui lui ſont „inconnües, eſt obligé de donner aux pêcheurs, ou autres telles gens, „qui, par leur expérience, contribüent à la conſervation du vaiſſeau : & „ſur cela la pratique eſt, que les Marchands en croient le Maître à ſon ſer„ment ; car autrement il faudroit qu'il en repréſentât une ateſtation ou „quittance, ou que du-moins il y eût des têmoins, comme le Pilote & au„tres, qui en dépoſaſſent en préſence des Marchands, ou de leurs Fac„teurs ; ce qui ſe pratique bien auſſi, lors que les Marchands le deman„dent.

„Néammoins ces ſalaires ne ſont cenſez Avarie commune, que lors qu'ils „ſont au-deſſous de ſix livres de gros, c'eſt-à-dire trente-ſix florins. Lors „qu'ils excèdent cette ſomme, ils ſont réputez groſſe Avarie, & la répar„tion s'en fait ſur le vaiſſeau & ſur la cargaiſon, par proportion, & ſelon „leur valeur.

„Sous l'Avarie commune on comprend encore ce que les Maîtres qui vont „de Compagnie ou de conſerve, ſont obligez de donner à leur Amiral, „pour les feux & autres frais qu'il fait ; même ceux de l'entretien d'un Pré„vôt & des Huiſſiers, s'il y a eu obligation d'en prendre, en conſéquence „des Ordonnances des Etats Généraux, ou de l'Amiral Général.

„On répute encore Avarie commune, ce que les Maîtres ſont obligez de „paier en paſſant ſous des châteaux, en des riviéres, où en certains ports, „comme dans la riviére de Lisbonne, & dans le Sond : comme auſſi ce „qu'on paie pour conduire & faire ſortir les vaiſſeaux de ces ports & de ces „riviéres. De tous leſquels frais d'Avarie commune, la répartition ſe fait „en commun, ſur les marchandiſes & éfets, à proportion de leur eſtimation „& valeur ; & non ſur le vaiſſeau.

„Par la groſſe Avarie, on entend les choſes qui ſont jettées à la mer, c'eſt„à-dire, dont on fait le jet ; & ce qu'on eſt obligé de couper dans un vaiſ„ſeau, comme ancres, cables, mâts, manœuvres, cordages, palans, hau„bans, &c.

„Par le mot de Couper, on n'entend point parler de ce qui rompt ou périt in„volontairement par l'éfort d'une tempête, ces choſes-là n'étant point re„putées pour Avarie, lors qu'elles ſe gâtent, ou s'uzent, ou périſſent par „le ſervice auquel elles ſont deſtinées.

„On donne pourtant toujours quelque recompenſe à un Maître, lors-que „ſe trouvant dans quelque ras, il eſt contraint de moüiller l'ancre, & que „le cable rompt, & les ancres ſe perdent. En ce cas on ne manque point,

„& c'eſt

„& c'eſt une eſpéce d'obligation, de donner une recompenſe: mais on „peut dire que cela ſe fait tout-enſemble & de grace, & par un principe d'é- „quité, à-cauſe de la fidélité du Maître, & que c'eſt ſon afection qui lui „a cauſé cette perte: mais ni le nom, ni la qualité ou droit d'Avarie n'en- „tre point en cela.

„On ne met point non-plus au rang des Avaries, les choſes qui, pendant „une tempête, tombent à la mer par négligence, ou de quelque autre ma- „niére; ni les coulages; ni ce qui ſe gâte, ſoit par l'humidité, ou pour „être moüillé, ou autrement.

„De-ſorte qu'on peut conclurre que les pertes & dommages que l'on fait „ou que l'on ſoufre volontairement & de propos délibéré, parce qu'on ne „peut les empêcher ſans faire des pertes encore plus conſidérables, doivent „être reputées groſſes Avaries.

On peut voir ſur cette matiére l'Introduction au Droit Hollandois par Grotius, Liv. III. Partie xxx. & le Traité des Avaries.

AVASTE. C'eſt-à-dire, Aſſez, ou Arrêtez-vous. *Hou op.*

A U.

AUBANS. Voiez, Haubans. La lettre H y eſt aſpirée, & ſi l'on prononce ce mot au ſingulier, il faut dire le hauban, & non pas l'hauban.

AUBE. *Plat-voet.*

C'eſt l'intervalle du tems qu'il y a depuis le ſoupé de l'équipage juſques-à-ce que l'on prenne le premier quart. Voiez, Quart.

AUBIER, Aubour. *Spint.*

C'eſt la partie blanche & molle qui eſt entre le vif de l'arbre, & l'écorce. L'aubier eſt comme la graiſſe de l'arbre ſous l'écorce. Le bois où il s'en trouve beaucoup, n'eſt point propre pour les bâtimens, à-cauſe qu'il s'y engendre des vers qui le pourriſſent, & qui gâtent non-ſeulement la partie où ils s'atachent, mais auſſi l'autre bois qui touche celui où il y a de l'aubier.

OTER l'aubier d'une piéce de bois. *Het ſpint en blaeuw afhouwen.*

AUBINET, Saint-aubinet. *Voor-Vinkenet.*

C'eſt un pont de cordes qui eſt ſuporté par des bouts de mâts poſez en travers ſur le platbord, à l'avant des vaiſſeaux marchands. Le Saint-aubinet couvre leurs cuiſines, leurs marchandiſes & leurs perſonnes. On l'ôte d'ordinaire quand il fait des coups de vent, à-cauſe qu'il empêche de manœuvrer. C'eſt ce qu'on appelle un pont coupé, ſavoir, quand il y a un Saint-aubinet à l'avant, & un Suſain *Agter-vinkenet*, à l'autre bout. Voiez, Pont, & Troiſiême pont.

AUGE à goudron. *Teer-baalie, Teer-bak.*

C'eſt le vaiſſeau de bois dans lequel on met le goudron, pour y paſſer les cordages. Le fil, après avoir paſſé dans l'auge, ſera preſſé de maniére, qu'il ne retienne que la quantité néceſſaire de goudron.

AU LOF, A la riſée. *Te loef, Te loef.*

C'eſt un commandement que l'on fait au Timonnier, de gouverner vers le vent, quand il en vient des riſées.

AVIRON. Voiez, Rame.

AVITAILLER, Avituailler, Avictuailler un vaiſſeau. *Een ſchip van leefvigt voorſien, Victuaillieren.*

C'eſt le fournir de victuailles.

AVITAILLEMENT, Avictuaillement. *Victtuaillie, Leefrogt.*
C'eſt la proviſion de victuailles.

AVITAILLEMENT. *Het victtuaillieren van een ſchip.*
C'eſt l'action & le ſoin de faire les proviſions.

AVICTUAILLEUR, Avituailleur, Avitailleur, *Victtuaillie-man.*
C'eſt celui qui eſt chargé de fournir les vivres d'un vaiſſeau.

AUMONIER, Aumoſnier. *Aalmoeſſenier van een oorlog-zee-haven, Een Prieſter, Een kerkelijke perſoon.*
Les Aumôniers de la marine ſont des Prêtres entretenus par le Roi, dans ſes arcenaux de marine, pour dire les Meſſes, les jours de Feſte & de Dimanche, ſur le vaiſſeau qui dans le port porte le pavillon d'Amiral.

AUMONIER du vaiſſeau. *Een ſchips-Aalmoeſſenier, Een Prieſter op een ſchip.*
C'eſt un Prêtre commis par le Roi ſur un de ſes vaiſſeaux, pour y faire la priére le matin & le ſoir, pour y dire la Meſſe, & pour y adminiſtrer les Sacremens aux ſains & aux malades.

„Les Hollandois ont ou un Paſteur, ou au-moins un Lecteur & Conſo-
„lateur des malades. Le Paſteur fait deux ſermons de morale par ſemaine,
„& défend rigoureuſement les juremens, & les autres deſordres de la vie.
„Il fait la priére tous les matins & tous les ſoirs, & il exhorte les équipa-
„ges à leur devoir, quand il s'agit de combatre; & durant le combat la ſou-
„te aux poudres demeure en ſa garde. Il adminiſtre les conſolations aux
„bleſſez & aux mourans. Il mange à la table du Capitaine, & couche dans
„la galerie, ou dans la dunette. Il fait tous les jours chanter des pſeaumes,
„& lire quelque chapitre de la parole de Dieu par le Lecteur. Que s'il n'y
„a point de Paſteur, le Lecteur fait à-peu-près les mêmes fonctions, liſant
„devant l'équipage des ſermons imprimez, aux jours deſtinez pour la pré-
„dication. Le Lecteur mange avec les Oficiers mariniers. Dans les vaiſ-
„ſeaux marchands, c'eſt ou le Maître, ou le Pilote, qui fait les éxercices pu-
„blics de dévotion, en liſant de grandes priéres imprimées, ou-bien il en
„fait ſur le champ; & en liſant l'Ecriture Sainte, chantant & faiſant chan-
„ter des pſeaumes.

AVOCAT, Advocat Fiſcal. Voiez, Fiſcal.

AVOIER. Le vent d'Eſt s'avoia. *De Ooſt-windt die begon te waaijen, of ſtak op.*
Quelques Navigateurs ſe ſervent de ce terme, pour dire, commencer à ſouffler, ou ſouffler d'un autre rumb. Il vient de Voie, & eſt non-ſeulement fort vieux, mais bas. Il n'y a rien de plus commun dans le Journal des Flibuſtiers de l'Amérique que le mot Envoier: qu'ils prononcent ainſi au-lieu d'Avoier, & qu'ils ont écrit comme ils le prononcent. Nous fîmes le Sud-ſud-oüeſt & le Sud-ſud-eſt, juſques au 4 au matin que la briſe d'Eſt s'envoia, qui nous ſervit à faire le Sud. Le Sud-oüeſt ne calma que pour ſe renvoier (ravoier) de l'Eſt & du Sud. Le vent largue s'étant envoié.

AVOIR pratique, Etre pratique. Voiez, Pratique.

AVOIR le pié marin. Voiez, Marin. *Zee-voeten hebben.*

AU plus près du vent. Voiez, Aller au plus près du vent.

AUSSIERE, Hanſiére. *Paarde-lijn, Paarel-lijn.* Voiez, Hanſiére.
C'eſt une groſſe corde à trois tourons.

AVUSTE, ou Ajuſte. *Splitſing.*
Cela ſe dit d'un nœud de deux cordes, dont on atache l'une au bout de l'autre.

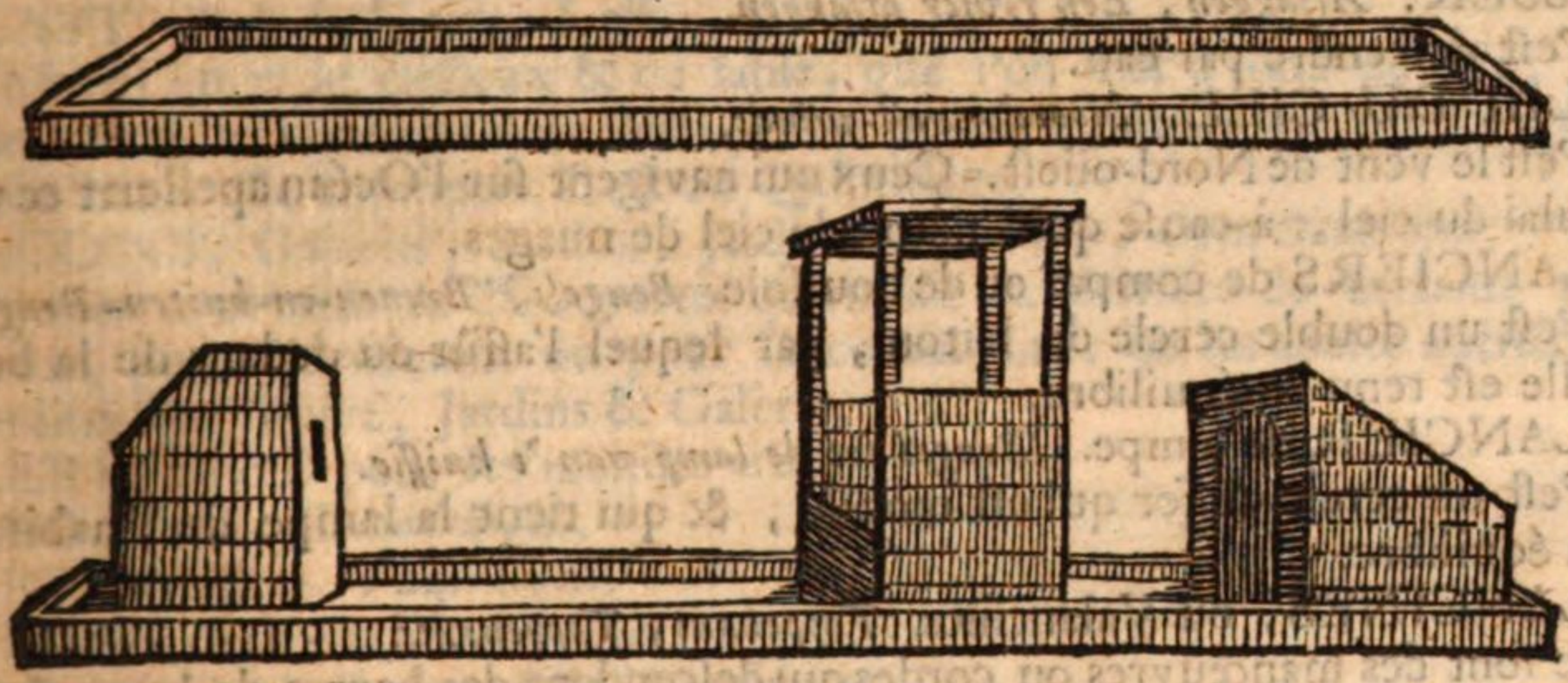
AVUSTER, Ajuſter. *Knoopen, Twee touwen op malkanderen ſteeken.*
C'eſt atacher deux cordes l'une au bout de l'autre.

B A.

BABORD. *Bakboord.* Voiez, Bas-bord.

BAC. *Schouw, Praam, Pont.*
C'eſt un bateau plat qui ſert à paſſer les riviéres.

BAC à naviguer. *Een open Schouw.*
C'eſt un petit bâtiment dont on ſe ſert ſur les canaux & ſur les riviéres; & pour porter le brai & le goldron.



BACHES ou Bachots. *Kleine Schuitjes.*
Ce ſont de petits bateaux dont on ſe ſert à Lion pour paſſer la Saone.

BACLER les ports. *De haavens toe ſluiten, of ſtoppen.*
C'eſt les fermer avec des chaînes & des barriéres.

BAGUE. *Een touw-gatje met een touw-ring.*
C'eſt une petite corde miſe en rond, dont on ſe ſert à faire la bordure d'un œil de pie, ou œillet de voile.

BAGUETTES de tambour. *Trommel-ſtokken.*
Ce ſont deux petits bâtons bien tournez, & qui ont environ un pié & demi, avec quoi on bat la caiſſe.

BAGUETTE de fuſil, ou de mouſquet. *Stamper, Houte-ſtamper, Yſere ſtamper.*
C'eſt la longue verge de bois que l'on fourre dans le fût, & qui ſert à le charger.

METTRE la baguette dans le canon. *De ſtamper in de loop ſteeken:* la retirer: *uittrekken.*

BAIE. Voiez, Baye.

BAIES de vaiſſeaux. Voiez, Bayes.

BAILLE, Boute. *Tobbe, Baalie.*
C'eſt une moitié de tonneau en façon de baquet. Les vaiſſeaux de guerre ont une baille amarrée à châque hune, pour tenir des grenades & autres

artifices, & par précaution elles ſont couvertes de peaux de mouton. On met auſſi dans des bailles le bruvage qui ſe diſtribüe châque jour aux gens de l'équipage. Voiez, Batême.

BAILLES à tremper les écouvillons pour rafraîchir le canon. *Koel-baalies.*

BAILLE à mettre tremper le poiſſon & la viande ſalée. *Varſe-baalie, Vuilenbras.*

PUISER avec des bailles & des ſeilleaux l'eau qui entre dans le rum, ou ailleurs. *Baalien, Uitbaalien.*

BAILLOTTE, Petit ſeilleau. *Schepper.*

BAJOU. *De bovenſte plank van 't roer van een ſchuit.*

On apelle ainſi la plus haute des planches ou des barres du gouvernail d'un bateau foncet. Elle eſt poſée immédiatement ſous l'arcaſſe de la maſſe du gouvernail.

BAISSER. *Affakken, Een rivier affakken.*

C'eſt deſcendre par eau.

BALAI DU CIEL. *Noordt-weſt-windt.*

C'eſt le vent de Nord-oüeſt. Ceux qui navigent ſur l'Océan apellent ce vent Balai du ciel, à-cauſe qu'il nétoie le ciel de nuages.

BALANCIERS de compas ou de bouſſole. *Beugels, Binnen-en-buiten-Beugel.*

C'eſt un double cercle de laiton, par lequel l'affût du dedans de la bouſſolle eſt tenu en équilibre.

BALANCIER de lampe. *Beugel tot de lamp van 't huiſſie.*

C'eſt un cercle de fer qui eſt mobile, & qui tient la lampe de l'habitacle en équilibre.

BALANCINES, ou Valancines. *Toppenant, Toppenants.*

Ce ſont des manœuvres ou cordes qui deſcendent des barres de hune & des chouquets, & qui viennent former deux branches ſur les deux bouts de la vergue, où elles paſſent dans des poulies. On s'en ſert pour tenir la vergue en balance, lors qu'elle eſt dans ſa ſituation naturelle; ou pour la tenir haute & baſſe, ſelon qu'il eſt à propos.

BALANCINES de la grande vergue. *Groote Toppenants.*

BALANCINES de la vergue de miſéne. *Fokke-Toppenants.*

BALANCINES de ſivadiére. *Blinde-Toppenants.*

Les Balancines de la ſivadiére ſont amarrées au bout du beaupré, & ſervent auſſi pour border le perroquet. Il y a deux poulies courantes dont les cordes viennent ſe terminer au château d'avant; & outre cela, aux deux tiers de la vergue de ſivadiére il y a deux poulies doubles, & de grands cordages pour tenir la vergue ferme; le tout ſe rendant au château d'avant. Elles ſervent à apiquerla vergue de ſivadiére lors qu'on va à la bouline.

BALANCINES de vergue de fougue. *Beſaans-Toppenants.*

BALANCINES de grand hunier. *De groote mars-zeils Toppenants.*

BALANCINES de petit hunier. *De Voor-mars-zeils Toppenants.*

LES Balancines des huniers ſervent d'écoutes aux perroquets. *Mars-zeils toppenants dienen tot bram-zeils ſchooten.*

BALANCINES de perroquet de fougue. *De kruis-zeils Toppenants.*

Pour la vergue d'artimon elle n'a pas de balancines, mais le bout d'embas eſt amarré aux haubans par deux bras, & le bout d'enhaut eſt amarré par des marticles, qui ſont des cordages qui coulent du haut bout du grand mât

de

de hune ; & à l'endroit de la vergue d'artimon ſe fourchent en pluſieurs branches.

BALANCINES de grand perroquet. *De groote bram-zeils Toppenants.*

BALANCINES de perroquet d'avant. *De Voor-bram-zeils Toppenants.*

BALANCINES de perroquet de beaupré. *De blinde-Toppenants.*

BALANCINE de chaloupe. *Geik-touw.*

C'eſt la manœuvre ou corde qui ſoutient le gui.

BALANT. Le Balant d'une manœuvre. *De looſe van een touwerk, Een bot touws dat los hangt.*

C'eſt la partie qui n'eſt point halée. Le balant d'une manœuvre ſe dit auſſi de la manœuvre même, lors qu'elle n'eſt point emploiée. On dit, Tenir le balant d'une manœuvre, pour dire, l'amarrer de telle ſorte qu'elle ne balance pas.

BALAST. *Ballaſt.* Voiez, Leſt.

C'eſt un amas de cailloux & de ſable, que l'on met à fond de cale, afin que le vaiſſeau entrant dans l'eau par ce poids, demeure en affiette : c'eſt ce qu'on apelle autrement Leſt ou Quintillage.

BALCONS, Galeries, Sardins, Jardins. *Galderijen, Open Galderijen.*

Galeries couvertes ou découvertes qu'on fait au derriére de certains vaiſſeaux, pour l'ornement ou pour la commodité : on les apelle autrement Sardins &c. Voiez, Jardins & Galerie.

BALES de plomb pour les menües armes. *Kogels.*

BALES ramées. *Draad-kogels.*

BALES d'artifices. *Vuur-kogels.*

BALIEUR d'un navire. *Swabber.*

C'eſt celui qui eſt chargé de le tenir net.

BALISES. *Baaken, Kaapſtaanders, Paalen, Merken.*

C'eſt une marque, quelquefois d'un tonneau flotant, quelquefois d'un mât élevé, ſur un banc, ſur quelque paſſe, ou ſur quelque chenal dangereux, par des rochers cachez ſous l'eau, afin que les vaiſſeaux les évitent. Nous ne faiſions par bon quart, & ne decouvrîmes point une baliſe qui étoit ſur ce banc ; de-ſorte que notre vaiſſeau toucha, & ſans que la mer montoit alors, nous étions perdus. Le mot de Boüée ſe prend auſſi pour le mot de Baliſe.

BALOIRES. *Scheergangen, Setgangen, Scheer-ſtrooken Scheer-ſtokken.*

Ce ſont de longues piéces de bois, qui dans la conſtruction d'un vaiſſeau lui donnent la forme qu'il doit avoir, & à-cauſe de cela on les apelle auſſi formes de vaiſſeau. C'eſt la grande forme ou le grand & principal gabarit qu'on met ſur le gros du vaiſſeau, pour en former la façon, & le conſtruire.

BALON, Eſpéce de Brigantin. *Baloen, Balon.*

On le mène à la nage avec des rames, & il eſt fort en uſage dans le Roïaume de Siam. Ce ſont de petits bâtimens faits d'un ſeul arbre d'une longueur extraordinaire, & qui ont le devant & le derriére de ſculpture fort élevée. Il y en a de tout-doréz, où l'on met juſques à ſix-vingts & même cent-cinquante rameurs de châque côté. Les rames ſont couvertes de lames d'argent, ou ſont dorées, ou raiées d'or, & la chirole eſt couverte de quelque riche étofe, les rideaux étant auſſi de la même étofe. Cette chirole eſt une eſpéce de petit dôme, qu'on place au milieu des balons qui ne ſont

pas ſi magnifiques que ceux qui ont des clochers : les uns & les autres ont de riches baluſtrades, comme d'ivoire, ou d'ouvrages délicats couverts de dorures. Les bords de ces vaiſſeaux ſont à fleur d'eau, & les extrémités recourbées s'élèvent fort haut. La plupart ont la figure de chevaux marins, de dragons, & d'autres ſortes d'animaux. Quelques-uns ſont ornez de différentes figures, faites de morceaux de nacre raportez.

„Les Siamois donnent à leurs Balons, ou petits bâtimens à rames, la figu-
„re de quelque animal, oiſeau, ou reptile. Ces ſortes de bâtimens ont
„juſqu' à cent & ſix-vingts piés de long, & ils en ont à-peine ſix de large;
„ſi-bien que c'eſt une choſe ſurprenante que leurs hauts clochers, & leur
„relevement de l'avant & de l'arriére, avec les ſculptures ou ornemens qui
„y ſont, ne les faſſent pas renverſer, & tourner ſens-deſſus-deſſous. Il
„eſt vrai que la plupart de ces ornemens ne ſont apliquez que ſur des re-
„ſeaux, ou faits que de roſeaux, qui ſont une matiére legére; & il ne faut pas
„douter que ſans cela il ſeroit impoſſible que ces balons puſſent naviguer.

BANC à s'aſſeoir. *Bank, Sit-bank.*

„Dans la chambre du Capitaine on trouve un banc qui eſt placé contre l'ar-
„riére du vaiſſeau. Il y en a encore un autre à ſtribord, & c'eſt par l'en-
„droit qu'occupe ce banc quon ôte, que l'on paſſe le gouvernail pour le
„monter: on le lève auſſi lors qu'on veut culer de l'arriére. Les afûts en-
„trent encore par-là. On y place le plus ſouvent un tuïau d'aiſement, à
„ſix pouces du petit montant qui le ſoutient, & à un pié du bord du vaiſ-
„ſeau: ce tuïau a ſix pouces de large par le haut, & cinq & demi par le
„bas.

„BANC à coucher. *Tuimel-banck.*

„Il y en a auſſi un dans la chambre du Capitaine.

BANC de Galére, de Galéaſſe, de Galiotte, de Brigantin, & de tout bâtiment à rames. *Roei-banck, Doft.*

C'eſt un ſiége pour aſſeoir ceux qui tirent à la rame, ſoit forçat, bonavoglie, ou matelot. De tous les bâtimens à rames il n'y a que les gondoles de Veniſe qui n'aient point de banc; car les rameurs nagent debout. Les galéres ordinaires ſont à vingt-cinq bancs; ce qui ſe doit entendre de vingt-cinq de châque côté, pour faire en tout cinquante bancs, à une rame à chacun, & à quatre ou cinq hommes pour châque rame. Les galéaſſes ont trente-deux bancs, & ſix à ſept forçats par banc.

BANC de Chaloupe. *Sloep-ſit-bank.*

Ce ſont les bancs qui ſont joints autour de l'arriére de la chaloupe, en-dedans, pour la commodité de ceux qui y ſont.

BANC. *Bank.*

C'eſt une hauteur d'un fond de mer inégal, qui s'élevant vers la ſurface de l'eau, la ſurmonte quelquefois; ou ſi elle regne au-deſſous, elle n'y laiſſe d'ordinaire pas aſſez de fond pour y mettre le vaiſſeau à flot; ce qui l'entrouvre & le briſe. Il y en a qui portent aſſez d'eau pour faire floter le vaiſſeau, & qui, par ce moien, ne ſont pas dangereux. Le grand banc de Terreneuve eſt de cette nature. On trouve des bancs de ſable & de pierres, ce que les bons routiers ont acoutumé de ſpécifier. Les bancs de pierres s'apellent par quelques-uns des Haies de pierre. Quand on veut ſortir de ce port il faut atendre que la mer ſoit à un tiers ou un quart du flot, afin que ſur

cette

cette hauteur d'eau on puiſſe s'apercevoir & ſe parer de deux bancs, qui giſent Eſt, Oüeſt, à la diſtance de deux cables. Nous trouvâmes dans les mers du Nord de grands glaçons flotans qu'ils apellent des bancs de glace.

BANC & Battures. *Plaat, Bank, Droogte.*

Ce ſont des roches ou des ſables qui ſont dans la mer, & dont le fond eſt plus élevé, que les autres fonds.

„Quand un vaiſſeau a donné ſur des bancs, ou des bas-fonds, & qu'il touche, il ne peut plus ſentir ſon gouvernail. Alors il faut avoir recours aux „voiles pour gouverner, & tâcher de ſe remettre à flot. Un Pilote habile, ſait les iſſer, les baiſſer, les amener, & les manœuvrer en-ſorte qu'à-moins qu'il n'y ait une entiére impoſſibilité, il relève enfin le bâtiment. „Les mariniers prétendent que cet inconvénient vient de ce que le ſable „mouline, & atire à lui le gouvernail.

BANC. Le grand Banc. *De groote Bank van Terreneuve.*

C'eſt-à-dire, le grand banc de Terreneuve.

BANC étroit & fort long. *Rif, Rib.*

BANC. *Een Tent.*

C'eſt une petite loge de bois, qu'on bâtit au milieu d'un bateau.

BANCHE. *Gladt en ſagt ſteen-gronds.*

On apelle ainſi un fond de roches tendres & unies, qui ſont dans la mer en de certains lieux.

BANDE ou Côté. *Zy, Zijde.*

Ce mot ſignifie un côté, ſoit un côté de la Ligne Equinoxiale, ce qui ſuppoſe la latitude; ſoit un côté de quelques terres; ou le côté & le flanc d'un vaiſſeau.

BANDE du Nord, Bande du Sud. Courir la bande du Nord. *Noorder-kant, Noorder-ſtreek, Suider-ſtreek, Sijn ſtreek om het Noord houden.*

Bande du Nord. Ce ſont les parages qui ont latitude Septentrionale, & Bande du Sud, ceux qui ont latitude Méridionale, ce qui marque ſi on eſt deçà ou delà la Ligne. Depuis les cinq degrès juſques par les deux degrès de la bande du Nord, nous fûmes portez d'un vent foible. Nous rencontrâmes un vaiſſeau Anglois par les quatre degrès de la bande du Sud. On dit encore, Nous rangeâmes la côte de l'iſle par la bande du Nord: c'eſt-à-dire, Nous cinglâmes terre-à-terre, le long du rivage qui regarde le Nord. A la viie de ce cap, & par les cinq degrès de la bande du Nord, on trouve une baſſe fort dangereuſe, qui oblige à tenir toujours le plomb à la main. On ſe ſert de la prépoſition par; & au-lieu de dire, à cinq degrès, vers les cinq degrès, ou ſous les cinq degrès, on dit par les cinq degrès.

DE la bande du Nord. *Van de Noorder-kant.*

BANDE. Avoir ſon vaiſſeau à la bande, Mettre ſon vaiſſeau à la bande. *Krengen, Op zy leggen, Op zy ſmijten, Op een zy laaten vallen.*

C'eſt le faire pancher ſur un côté apuïé d'un ponton, afin qu'il préſente l'autre flanc quand on veut le nétoier, ou lui donner le radoub, le braier, & étancher quelque voie d'eau.

BANDE. Jetter à la bande. Voiez, Jetter.

TOMBER à la bande. *Op zijde of overkant geſmeeten worden.*

C'eſt tomber ſur le côté.

BANDER une voile. *Een zeil banden.*

C'eſt

C'eſt coudre à la voile des morceaux de toile de travers ou diagonalement, afin qu'elle dure plus longtems.

BANDE ou litre de toile goudronnée, qu'on met quelquefois ſur les coutures d'un vaiſſeau. *Naad-preeſening.*

BANDOULIE'RE. *Bandelier.*

C'eſt une eſpéce de baudrier, qu'on met ſur le corps de gauche à droit, qui ſert à ceux qui combatent avec des armes à feu, ſoit pour porter des carabines, ſoit pour porter des charges pour le mouſquet.

„On tient ordinairement quatre cents bandouliéres dans un navire de „guerre.

BANNIE'RE, Pavillon, Etendard d'un vaiſſeau. *Vaan, Vlag.*

La Banniére ſert à marquer la nation dont eſt le vaiſſeau, & à le diſtinguer. On dit les vaiſſeaux de la Banniére de France; les vaiſſeaux de la Banniére de Veniſe; mais cette expreſſion n'eſt que parmi les Levantins. Il faut dire, Pavillon de France, Pavillon de Veniſe. Voiez, Pavillon.

BANNIE'RE de partance. *Blaeuw-vlag.*

C'eſt le pavillon de partance, que l'on met à la poupe d'un vaiſſeau, pour faire connoître aux matelots qui ſont à terre, qu'il eſt tems de s'embarquer.

BANNIE'RE de Combat, Pavillon de Combat. C'eſt le pavillon rouge. *Roode Vlag.*

BANNIE'RE de Conſeil, Pavillon de Conſeil. *Witte vlag, Pitsjaars-vlag.*

C'eſt la banniére blanche que l'Amiral fait arborer en poupe, quand il veut prendre avis ſur quelque choſe.

BANNIE'RE de Paix. C'eſt une banniére blanche. *Witte vlag, Vreede-vlag.*

METTRE les perroquets en banniére. *Bram-zeils ſchooten los laaten ſpringen, of loopen.* Voiez, Perroquet.

BANQUE'. *Een viſſchers ſchip op de bank van Terreneuve.*

Ce mot ſe dit en parlant d'un navire qui va pêcher de la morüe ſur le grand Banc, & on l'apelle, un Banqué. On dit auſſi qu'on eſt banqué ou débanqué, pour dire qu'on eſt ſur le grand Banc, ou hors du grand Banc. Le mauvais tems de vent d'Oüeſt nous fit débanquer.

BAPTEME, Batême du Tropique, ou de la Ligne Equinoxiale. *Doop.*

C'eſt une Cérémonie profane, mais d'un uſage ancien & inviolable parmi les gens de mer, qui la pratiquent indiſpenſablement ſur ceux qui la premiére fois vont paſſer le Tropique, ou la Ligne. Chaque nation la pratique diverſement, & même les équipages d'une même nation l'éxercent en différentes maniéres. Voici une des plus communes parmi les équipages François. Pour préparatif on range ſur le tillac, tant à ſtribord qu'à babord, des bailles pleines d'eau de la mer, & bordées par les matelots rangez en deux haies, chacun un ſeau à la main. Le Maître-valet vient au pié du grand mât, le viſage barboüillé, & le corps revêtu de quantité de garcettes roulées tout-autour, dont il y en a même quelques-unes qui lui pendent des bras. Il eſt ſuivi de cinq ou ſix matelots équipez de même, & tient entre ſes mains quelque Livre de Marine, pour repréſenter le Livre des Evangiles. L'homme qui doit être batiſé, ſe met à genoux devant le Maître-valet, qui lui faiſant mettre la main ſur le Livre, l'oblige à promettre que tout-autant de fois qu'il ſe préſentera une ocaſion de batiſer d'au-

tres gens, il éxercera ſur eux les mêmes cérémonies qu'on va éxercer ſur lui. Après ce ferment, celui qui doit être batiſé ſe lève & marchant vers l'avant du vaiſſeau, entre les rangs des bailles & les gens de l'équipage qui l'attendent auec des ſeaux tout-pleins, il eſſuïe cet orage, & reçoit ainſi ce qu'ils apellent le batême.

„C'eſt une coutume pratiquée de toute ancienneté, que ceux qui font leur „aprentiſſage dans l'art de la marine, & qui paſſent en certains endroits, „où ils n'avoient jamais paſſé, & qui ſont indiquez pour cet éfet, tant au „Nord, qu'à l'Oüeſt, & ſous la Ligne, ſubiſſent cette rigueur, ſous le favora- „ble nom de Batême; ſavoir d'être jettez du bout de la vergue à la mer. „Les vaiſſeaux même ſont aſſujettis à cette ridicule cérémonie. On pour- „roit dire que c'eſt en recompenſe de ce que les Réformez l'ont rejettée „comme un acte de Réligion, qui eſt demeuré parmi les Catoliques Ro- „mains, ceux-ci batiſant éfectivement leurs vaiſſeaux, la premiére fois „qu'ils vont en mer. Lors que le cas y échoit, & que les vaiſſeaux arri- „vent dans ces lieux conſacrez, pour ainſi dire, où ils n'étoient jamais ve- „nus, il faut que le Maître les rachète; autrement l'équipage s'en va cou- „per le nez, ou toute l'avance de l'éperon, ou défigurer & détruire quelque „autre partie du vaiſſeau. Ceux qu'on veut jetter du bout de la vergue à la „mer, peuvent tout de même ſe racheter par quelque argent qu'ils don- „nent à l'équipage. Pour les mouſſes, au-lieu de les jetter du bout de la „vergue, on les met ſous un pannier, qui eſt entouré de bailles pleines „d'eau, & chacun y puiſe avec des ſeilleaux, & leur jette l'eau ſur le „corps; car comme ils ne ſont pas pécunieux, ils ne peuvent ſe racheter de „cette peine, qui d'ailleurs eſt beaucoup moindre que l'autre.

BAPTISER, Batiſer un vaiſſeau. *Een ſchip doopen.*

C'eſt le bénir avant qu'on le mette à l'eau.

„Les noms qu'on donne aux vaiſſeaux ſont tirez de différens objets, com- „me des hommes, des villes, des maiſons, des oiſeaux, des bêtes &c. „Mais la plupart des Chrétiens Romains leur donnent les noms des Saints „ſous la protection deſquels ils les ont mis: & en vertu de ce choix qu'ils „ont fait de ces protecteurs, c'eſt à eux que les priéres des équipages s'a- „dreſſent dans le péril. Ils conſacrent auſſi & batiſent leurs vaiſſeaux, & „atachent une certaine efficace à cette cérémonie. Quelques-uns d'entre „les Luthériens les batiſent auſſi; mais ils n'atachent aucune vertu à ce „batême, qui conſiſte ſeulement à donner le nom au vaiſſeau, & à implo- „rer la bénédiction de Dieu pour les légitimes uſages auxquels il ſera em- „ploié.

BARATERIE, Barat. *Schelmerije van boots-geſellen en ſchippers.*

C'eſt une malverſation & tromperie du Patron ou Maître d'un navire, ſoit par déguiſement de marchandiſes, ou par fauſſe route.

BARBE, Sainte-barbe, Gardiennerie, Chambre des Canonniers. *Konſtaapels kaamer.*

C'eſt ainſi que ſe nomme la chambre des Canonniers, à-cauſe qu'ils ont choiſi Ste. Barbe pour Patrone. La Ste. Barbe eſt un retranchement de l'arriére du vaiſſeau, au-deſſus de la ſoute, & au-deſſous de la chambre du Capitaine. Le timon paſſe dans la Sainte-barbe. Les vaiſſeaux de guerre y ont ordi- nairement deux ſabords, pratiquez dans l'arcaſſe, pour battre derriére. On

l'apelle auſſi Gardiennerie, à-cauſe que le Maître-canonnier y met une partie de ce qui regarde les uſtenciles de ſon artillerie.

„Il ne faut pas que la Sainte-barbe deſcende trop bas vers le fond du vaiſ-„ſeau, parce que l'eau qui entre dans le vaiſſeau y couleroit, & cela cau-„ſeroit beaucoup de deſordre.

„La Sainte-barbe d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, de l'étra-„ve à l'étambord, doit avoir vingt-neuf piés de long.

BARBES d'un vaiſſeau. *Splits-gangen in de boeg.*

Les Barbes d'un vaiſſeau ſont les parties du bordage de l'avant, auprès du rinjot, ceſt-à-dire vers l'endroit où l'étrave s'aſſemble avec la quille.

BARBEIER, Barbotter, Faſier. La voile barbeie. *Wapperen, Slingeren, Labberen.*

C'eſt lors que le vaiſſeau étant trop près du vent, le vent raſe la voile, & lui étant preſque parallèle, la bat d'un côté & d'autre, ſans la remplir. Cette agitation continüe juſqu'à-ce qu'elle ait pris le vent, & alors elle ne barbeie plus. Quand on a mis le vent ſur les voiles il faut qu'elles barbeient. Il ne faut pas confondre, Mettre le vent, & Prendre le vent. Voiez, Vent.

BARBIER. *Barbier.* Voiez, Chirurgien.

BARCES. *Een ſoort van geſchut van oudts gebruikelijk.*

C'eſt une ſorte de canons qui ſont aujourdhui de peu d'uſage, & qui autrefois étoient fort communs ſur mer: ils reſſemblent aux faucons & fauconneaux; mais ils ſont plus courts, plus renforcez de métal, & ont un plus grand calibre.

BARDIS. *Set-gangen, Looſe ſtelling.*

C'eſt un batardeau fait de planches, ſur le haut du bord d'un vaiſſeau, pour empêcher l'eau d'entrer ſur le pont, lors qu'on couche ce vaiſſeau ſur le côté, pour le radouber.

BARDIS. *Beſchuttingen, Gevelingen, Bulk-hoofden.*

Ce ſont des ſéparations de planches qu'on fait à fond de cale, pour charger des blés, & d'autres grains. Celles qui ſe font en travers s'apellent *Gevelingen*, & celles qui ſont en long s'apellent *Beſchuttingen.*

BARGE. *Boot, Schuit, Sloep.*

On a dit autrefois, Barge, pour dire, une Barque, un Eſquif. On dit encore à Londres, la Barge du Maire.

BARIL, Barril. Baril de galére. *Galey-vatken.*

C'eſt un baril qu'un homme peut porter plein d'eau, & dont il ſe ſert pour en remplir les bariques que l'on ne peut tranſporter ou à la fontaine, ou à la riviére.

BARIL de quart. *Galey-vatken.*

C'eſt le baril de galére qu'on donne plein d'eau, le ſoir, à ceux qui doivent faire le quart de la nuit.

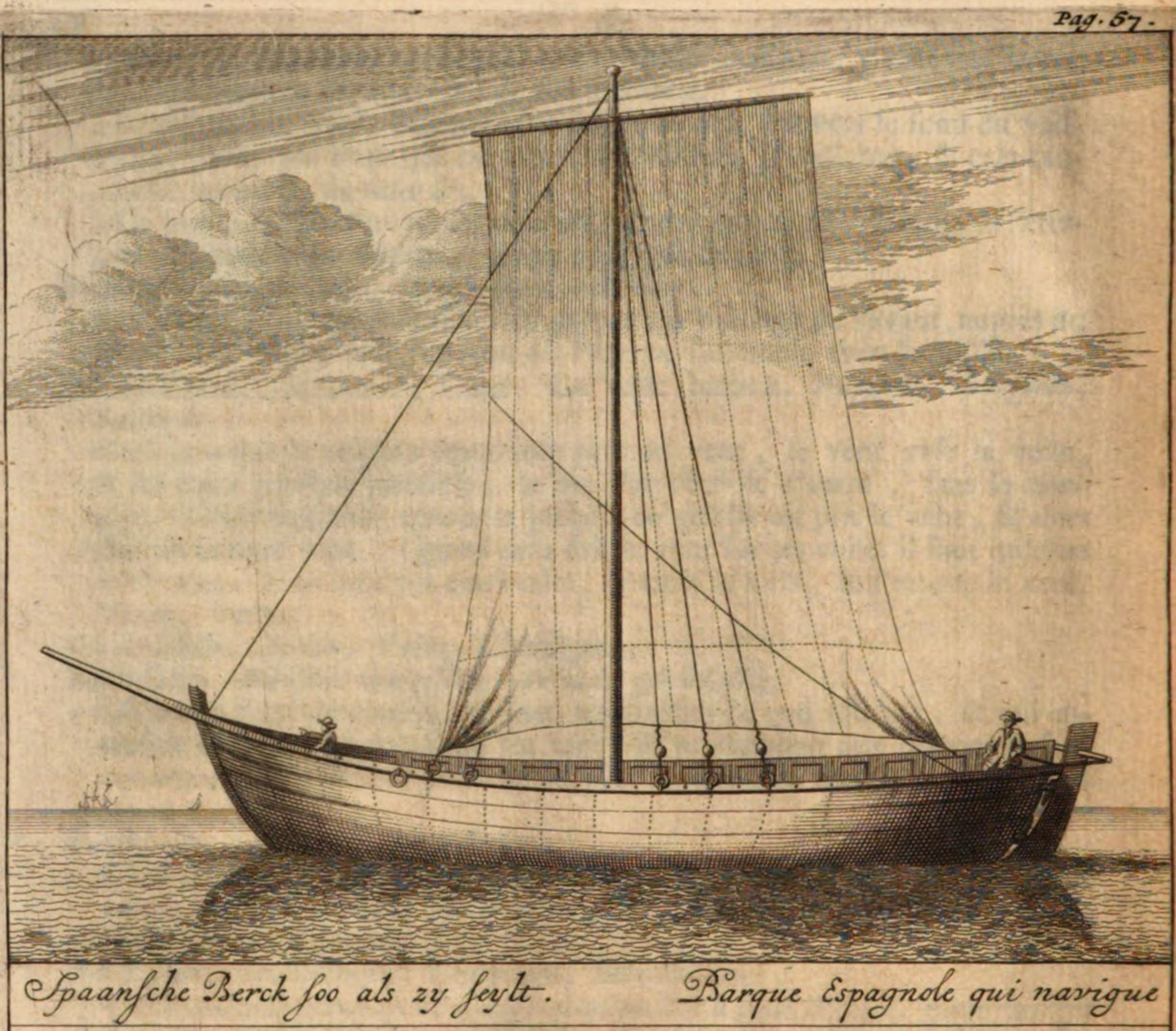
BARILS où l'on met les viandes. *Vleeſch-vaaten.*

BARIL de poudre. *Kruidt-vat.*

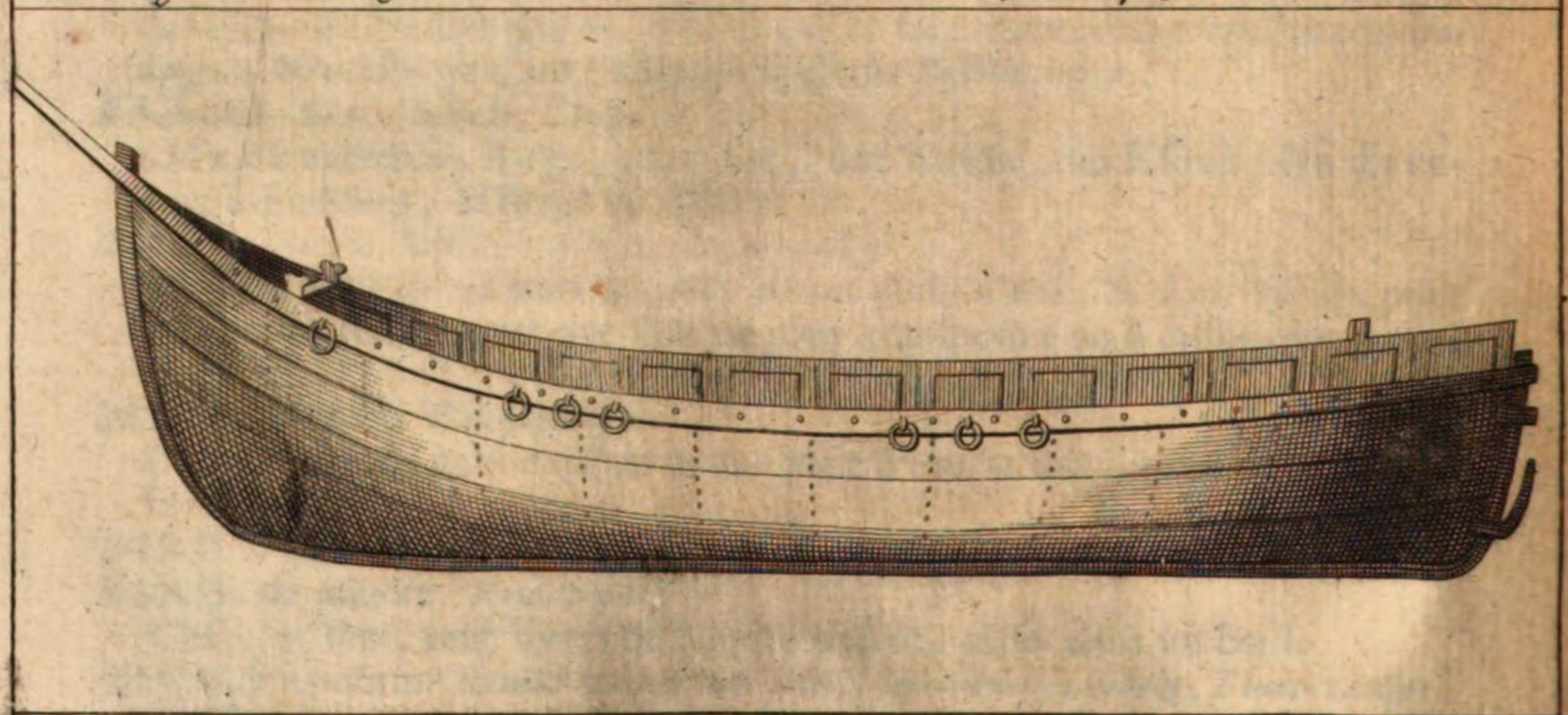
C'eſt, ſur mer, cent livres de poudre peſant, miſes dans un baril.

BARILS à bourſe. *Kruidt-vaaten met leer of leer-beursjes bedekt, Beurs-vaatjes.*

C'eſt un baril couvert de cuir, où le Canonnier met de la poudre fine. On l'apelle ainſi, à-cauſe qu'il ſe ferme comme une bource.



Spaanſche Berck ſoo als zy ſeylt. *Barque Espagnole qui navigue*



Spaanſche Berck zonder zyl en roer. *Barque Espagnole sans voles ni gouvernail*

BARILLAGE. *Kleine Vaatjes.*

Ce ſont des barils ou petites bariques de grandeur au-deſſous de la huitiême partie d'un muid. En France le goldron de Weybourg du barillage de chêne, eſt préféré à tout autre, hormis à celui du Roïaume.

BARILLARD. Oficier de galére, qui a le ſoin du vin & de l'eau, *Bottelier op een Galey.*

BARIQUE. *Oxhoofdt.*

C'eſt le quart d'un tonneau, ou la moitié d'une pipe, & le muid eſt le tiers d'un tonneau: or le muid de vin de Paris contient deux cents-quatre-vingts pintes, ſelon le Réglement de Loüis XIII. & il contenoit auparavant trois cents pintes, ſuivant les Ordonnances de Henri IV. Ainſi le tonneau contient huit cents-quarante pintes, & la barique par conſéquent contient deux cents-dix pintes de Paris. Elle doit contenir trois cents-ſoixante pintes de Hollande.

BARIQUES à feu, Barils ardens. *Blixemende vaaten.*

BARQUE. *Bark.*

C'eſt un bâtiment à un pont, qui a trois mâts, le grand, celui de miſéne', & celui d'artimon; les plus grandes ne paſſent guéres cent tonneaux: celles-là ont ſur le pont un ſuzain, qui vient juſqu'au grand mât. Toutes les barques de la Méditerranée ſont apareillées à voiles latines, ou à tiers point. Les Eſpagnols ont une ſorte de barque qui leur eſt preſque particuliére, & elle eſt fort commune en ce païs-là.

„Les Barques d'Eſpagne ſont fines de voiles, & pour cet éfet on leur donne „beaucoup de façons à l'arriére & à l'avant, ce qui les rend fort aigües. „Le gouvernail ſe manie par le moien de deux cordes qu'on tient à la main. „La voile qu'elles portent eſt extrémement grande, & à-cauſe de cela on „leur donne un leſt fort peſant, qui eſt de pierres. La voile traverſe le „bâtiment, & eſt amarrée aux deux bords. Il y a beaucoup d'incommodité „à manœuvrer cette voile, & à la faire paſſer de l'autre côté du mât, par„ce qu'il la faut amener toute entiére. Ordinairement elles ont depuis „trente juſqu'à trente-neuf piés de long de l'étrave à l'étambord, & huit „à neuf piés de large: on les fait pourtant quelquefois de huit à dix piés „plus courtes ou plus longues. Elles ont cinq piés de creux. Elles ſont „montées de huit, dix, treize, ou quatorze hommes; on y met un équi„page plus ou moin fort, par raport à leur grandeur, ou à la diligence qu'on „veut faire. On en ôte tout le bordage, depuis la préceinte juſques au „haut, & depuis l'avant juſqu'à l'arriére, ou bien on n'en ôte qu'une par„tie, ſi l'on veut; & quand il eſt entiérement ôté, on peut ramer avec qua„torze rames, & même plus, s'il eſt néceſſaire. Le mât eſt placé au mi„lieu, & lors qu'elles doivent faire de longues routes, on y met deux „mâts, le ſecond étant tout-à-fait à l'avant. S'il ſurvient quelque tempê„te, on couche le mât du milieu, & l'on met le mât d'avant à ſa place, „avec une petite voile.

BARQUE. *Bark, Barkje, Boot.*

C'eſt auſſi un vaiſſeau moien ſans hune, qui ſert à porter des munitions, & à charger, ou à décharger un grand navire.

BARQUE d'avis. *Advijs-Bark, Galjoot of Jacht.*

C'eſt celle qu'on envoie porter des nouvelles, ſoit dans un vaiſſeau éloigné, ſoit d'un vaiſſeau à un autre.

BARQUE longue. *Een dubbelde ſloep.*

C'eſt un petit bâtiment qui n'eſt point ponté, & qui eſt plus long & plus bas de bord que les barques ordinaires, aigu par ſon avant, & qui va à voiles & à rames : il a le gabarit d'une chaloupe, & en beaucoup d'endroits on l'apelle Double-chaloupe.

BARQUE droite. *Sit regt in de boot.*

C'eſt un commandement qu'on fait, pour avertir ceux qui ſont dans une chaloupe, de ſe metre également, afin qu'elle ſoit droite ſur l'eau.

BARQUE en fagot. *Een ongemaakte ſloep.*

C'eſt tout le bois qu'il faut pour faire une barque, qu'on porte taillé dans un vaiſſeau, & qu'on aſſemble, quand on eſt au lieu où l'on en a beſoin. Voiez, Fagot.

BARQUE à eau. *Waater-ſchip, Waater-ſchuit.* Petits bâtimens dont on ſe ſert en Hollande, pour tranſporter de l'eau douce aux lieux où l'on en manque, & de l'eau de mer pour faire du ſel : ils ont un pont, & on les emplit d'eau juſques au pont. Voiez, Bateaux.

BARQUE ou Galiote à machines & à bombes. *Een Spring-ſchip.*

BARQUE de Vivandier. *Kaai-draai, Kaa-draai.*

C'eſt la barque qu'un Vivandier promène ſur l'eau, le long des quais, ou autour des vaiſſeaux, pour y porter des vivres à vendre.

BARQUEROLLE, Barquette. *Roei-ſchuit.*

Vaiſſeau médiocre de voiture, ſans aucun mât, qui ne va qu'à la rade, de beau tems, ſans aller jamais en haute mer. On dit auſſi, Baranette.

BARRE. C'eſt un mot qui ſe joint avec pluſieurs autres mots, comme on le voit ci-après.

BARRES d'arcaſſe. C'eſt un terme commun à la grande Barre d'arcaſſe, ou Liſſe de hourdi, & aux petites Barres d'arcaſſe, ou Barres de contre-arcaſſe, ou Contre-liſſes. Elles ſont toutes à l'arcaſſe du vaiſſeau, la traverſent & la ſoutiennent. La grande Barre d'arcaſſe eſt la plus haute, poſée par ſon milieu ſur le haut de l'étambord, & par ſes bouts ſur les eſtains. C'eſt le dernier des baux de l'arriére, qui fait le principal afermiſſement de la poupe.

BARRE d'arcaſſe, Grande barre d'arcaſſe. *Hek, Hek-balk.* Voiez, Liſſe de hourdi.

BARRES d'arcaſſe, Contre-liſſes, Barres de contre-arcaſſe. *Worpen, Wlpen, Agter-banden, Wrangen in de Spiegel.*

„ Ce ſont celles qui ſe poſent au-deſſous de la liſſe de hourdi : elles ſont aſ-
„ ſemblées à queüe d'aronde dans les eſtains, & avec l'étambord par une
„ entaille qu'on leur fait. Quelques Charpentiers proportionent les contre-

„ liſſes

„liſſes par la liſſe de hourdi, & leur donnent les trois quarts de l'épaiſſeur „de la liſſe, à l'endroit où elles joignent l'étambord; & on les tient un „peu moins épaiſſes par les bouts. On les place à même diſtance les unes „des autres que les varangues; & la premiére, ou plus haute, ſe poſe à „la hauteur des ſabords.

„Voici comment raiſonnent ceux qui proportionent les barres de contre-„arcaſſe par l'étrave.

„Les Barres de Contre-arcaſſe ſervent à entretenir & afermir les eſtains, „juſques au bas deſquels & du jarlot de l'étambord la derniére de ces barres „deſcend, & la plus haute ſe poſe à-peu-près deux piés au-deſſous de la „liſſe de hourdi.

„Les Contre-liſſes doivent avoir les quatre cinquiémes parties de l'épaiſſeur „de l'étrave. D'autres Charpentiers, qui les proportionent par la liſſe de hour-„di, leur donnent d'épaiſſeur juſqu'à un tiers moins; & d'autres les font „auſſi épaiſſes, ou preſque auſſi épaiſſes, & auſſi larges que la liſſe de hour-„di.

„La meilleure proportion des petites Barres d'arcaſſe pour un vaiſſeau de „cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à l'étambord, eſt de neuf pou-„ces & demi à dix pouces d'épaiſſeur; les bouts en doivent être aſſemblez „à queüe d'aronde avec les côtés du bâtiment. On ne les arrête qu'après „que l'étambord eſt monté, & les chevilles qu'on y met entrent d'un pouce „ou deux dans l'étambord.

BARRE de pont. *Worp.*

C'eſt une autre barre d'arcaſſe ſur laquelle on poſe le bout du pont du vaiſ-ſeau: elle eſt parallèle & preſque ſemblable à la liſſe de hourdi.

BARRE d'arcaſſe de couronnement. *Een Ribbetje onder 't bovenſte hakkebord of onder de ſpiegel-boog.*

C'eſt une longue piéce de bois qui lie le haut du vaiſſeau par ſon couron-nement.

„La Barre d'arcaſſe de couronnement eſt un petit barrotin ſcié dans une „poutre de Stolpe, dont il eſt parlé ſous le mot Bois; ou d'une piéce d'un „vieux mât, ou d'une vergue, qu'on équarrit: elle ſoutient le reſte du „couronnement, & lie tout le haut du bâtiment.

BARRES de cabeſtan. *Spil-boomen, Wind-boomen, Wind-ſpaaken.*

Ce ſont certaines piéces de bois quarrées qui ſervent à faire virer le cabeſ-tan. Voiez, Cabeſtan.

„Comme les trous des cabeſtans ne doivent jamais avoir moins de ſix piés, „& jamais plus de huit, les barres doivent être de la même proportion.

DEMI-BARRES de cabeſtan à l'Angloiſe. *Halve-boomen.*

Ce ſont des barres qui n'entrent que juſqu'à la moitié du cabeſtan.

BARRES de virevaut. *Handt-ſpaaken.* Voiez, Virevaut.

BARRES d'écoutilles. *Beugels over de luiken.*

Ce ſont des bandes de fer, dont on ſe ſert pour fermer les écoutilles des vaiſ-ſeaux.

BARRES de panneaux d'écoutilles. *Klampen van de luiken.*

Ce ſont des traverſes de bois, ou des piéces de bois étroites, qui traverſent les panneaux des écoutilles par-deſſous, pour en tenir les planches jointes. Quelques-uns les apellent, Taquets de panneaux.

BARRE de gouvernail, Timon. *Roer-pen.*

C'eſt une longue piéce de bois, qui d'un bout entre dans une mortaiſe qui eſt dans la tête du gouvernail, pour le faire mouvoir; & l'autre bout de cette barre eſt attaché, avec une cheville de fer, à une boucle auſſi de fer, qui eſt attachée à la barre nommée manuelle, que le Timonier tient.

Ce terme de Barre eſt équivoque. On le voit pris pour le timon, & quelquefois pour la manuelle ou manivelle. Il y faut prendre garde. Voiez, Timon, & Manivelle.

CHANGER la barre du gouvernail. *'t Roer omſmijten, overleggen, omſmakken, omwerpen.*

C'eſt la faire tourner d'un autre côté.

BARRE à bord. *Legt 't roer aan boord.*

BARRE de gouvernail toute à bord. *'t Roer digt aan boord leggen.*

C'eſt avoir la barre du gouvernail toute à bord; c'eſt-à-dire qu'elle eſt pouſſée juſques contre le côté du vaiſſeau, ou auſſi-loin qu'elle peut aller.

POUSSE la barre à arriver. *Roer te loefwaarts aan boord.*

C'eſt lors qu'on veut ordonner au Timonier de pouſſer la barre au vent, en-ſorte que le vent donne à plein dans les voiles pour arriver.

POUSSE la barre à venir au vent, ou Pouſſe la barre ſous le vent. *Legt uw roer in ly, Smijt in ly, Duuw of draai uw roer in ly,*

C'eſt afin de faire venir le vaiſſeau au lof.

BARRE ſous le vent, Envoie. *Roer aan ly om te wenden.*

POUSSE la barre en douceur. *Moet 't roer, Duuw ſagt.*

BARRE droite. *Mid-ſcheeps 't roer, Regt 't roer.*

AU LOF, Mets la barre ſous le vent. Pas plus au vent. *Loef aan, roer aan ly, niet laager.*

POUSSER la barre ſous le vent, & ſe laiſſer dériver. *In ly ſmijten en laaten doordrijven, Geleit zijn onder zee.*

METTRE la barre ſous le vent pour virer. *Door de windt douwen om te wenden.*

VAISSEAU qui a toujours la barre à arriver. *Een loefgierig ſchip.*

C'eſt-à-dire qu'il eſt trop ardent à venir au vent, ou à s'aprocher du vent.

VAISSEAU qui a toujours la barre à venir au vent. *Een ſchip dat niet wel by de windt uil, dat niet wel aanloeft.*

C'eſt le contraire de ce qui vient d'être dit; c'eſt-à-dire que le vaiſſeau n'arrive point, & qu'il faut toujours tenir la barre au lof.

BARRE de gouvernail de chaloupe. *Yſere helm-ſtok tot de ſloep.*

BARRES de hune, Barreaux, Teſſeaux. *Saalingen, Zaalen, Mars-ſaalingen.*

Ce ſont quatre piéces de bois miſes de travers l'une ſur l'autre, qui font ſaillie autour de chaque mât, au-deſſous de la hune, pour la ſoutenir, & même pour ſervir de hune aux mâts qui n'en ont point. On les poſe à la dixiême partie de la hauteur du mât, ſur deux autres piéces de bois que l'on nomme Jautereaux. Notre Capitaine voulant ôter toute excuſe aux Pilotes ignorans, qui ont acoutumé de dire que leurs naufrages arrivent par non-

non-vûe, fit monter le gabier ſur les barres de perroquet, pour mieux découvrir la côte, qui eſt fort baſſe, & cette vigilance nous ſervit encore contre les Corſaires.

„Les Barres de hune, qui ſont des piéces de bois en croix, au-deſſous du „ton des mâts, ſervent à ſoutenir les haubans, les mâts de hune, les per- „roquets, les étais, & diverſes manœuvres & poulies. Elles ſont un peu „arquées, le concave en-dedans. Leur croix traverſe le vaiſſeau par le „milieu & de bord à bord. Aux angles de ces barres, il y a de petits „caps de mouton, par où ſont amarrez de petits haubans qui traverſent „aux grands haubans, pour les afermir. Les barres des perroquets ſervent „à tenir le bâton du pavillon, n'aiant qu'un ſeul trou, qui eſt pour cet „uſage.

„On donne autant de longueur aux barres de hune, que le fond de la hune „a de largeur.

„Les grandes Barres de hune d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de „long de l'étrave à l'étambord, doivent avoir cinq pouces & demi d'épais, „& ſept pouces & demi de large. Toutes les autres ſont moins larges à „proportion, & auſſi plus plattes & plus minces.

„Elles doivent avoir neuf piés & demi de long. Celles du mât de miſéne „doivent avoir huit piés & demi, auſſi de long. Celles du mât d'artimon, „quatre piés & demi: celles du beaupré, auſſi quatre piés & demi, & tout „de même celles du grand mât de hune. Celles du mât de hune d'avant „doivent avoir trois piés & demi: celles du perroquet de fougue, deux „piés; & celles du grand perroquet & du petit beaupré, auſſi deux piés. „Celles du perroquet de miſéne doivent avoir un pié trois quarts pour „le moins.

„Il y a des Charpentiers qui établiſſent que la longueur des barres de hune „qui ſont dans la longueur du vaiſſeau, doit être du tiers de la largeur du „vaiſſeau; que chaque ſix piés de leur longueur leur doit donner cinq „pouces d'épaiſſeur de haut en bas; & que leur largeur doit être des quatre „cinquiémes parties de leur épaiſſeur.

„Mais celles qui ſont poſées dans la largeur du vaiſſeau, ou qui le traverſent „d'un bord à l'autre, doivent être un peu plus courtes, quoi qu'égales „en largeur; mais en épaiſſeur de haut en bas, elles doivent avoir auſſi „un quart moins que de largeur.

„Les Barres de hune du mât de miſéne doivent être d'une ſixiéme partie „plus courtes que celles du grand mât. Les barres du mât d'artimon doi- „vent être en longueur, en largeur & en épaiſſeur, à-peu-près de la moi- „tié moindres que celles du grand mât. Celles du mât de beaupré, qui „doivent être poſées tout-à-fait de niveau, ont les mêmes proportions que „celles de l'artimon, auſſi-bien que celles du grand mât de hune: Et cel- „les du mât de hune d'avant, doivent être d'une dixiéme partie plus petites.

„Les barres de hune du grand perroquet, doivent être en toutes leurs „proportions, de la moitié de celles du grand mât de hune. Il en doit „être de même à l'égard des barres du mât de hune d'avant. Celles du „perroquet d'artimon, doivent être un peu plus petites que celles du grand „perroquet; & celles du perroquet de beaupré, leur doivent être égales.

„Comme les Barres de hune des quatre perroquets ne portent point de hu-

„nes,

„nes, celles qui ſont poſées de travers ou d'un bord à l'autre, doivent „être un peu courbées pour l'agrément.

BARRE de Pompe. *Yſere pomp-ſtang.*

C'eſt une longue barre de fer troüée en quarré. Par le bout elle eſt emmanchée comme un tarriére, pour emboiter la cuilliére de la pompe.

BARRES de cuiſine. *Yſere bouten.*

Ce ſont auſſi des barres de fer, qui ſervent à ſoutenir les chaudiéres qu'on met ſur le feu. Elles ſont poſées de long & de travers dans les cuiſines des vaiſſeaux.

BARRES de porte. *Klampen.*

Ce ſont des piéces de planches étroites, qui traverſent les portes, pour entretenir les planches enſemble.

LA porte de la chambre du Capitaine a trois barres. *Drie klampen leggen op de deur van de Kajuit.*

BARRES de priſonnier avec des anneaux. *Yſers, Boeijen.*

BARRES ou Barriéres des ports. *Boomen, Sluit-boomen, of keetens.*

Ce ſont de longues poutres dont on ferme les entrées des ports, & quand elles ſont trop courtes on ſe ſert de chaînes.

BARRE. *Steen-rif, Sandt, Bank, Baar, Baer.*

C'eſt un amas de ſable, ou de vaſe, ou une chaîne de roches, qui embaraſſent tellement l'entrée d'une riviére, ou celle d'un port, qu'on n'y peut paſſer que de haute marée, ou par des paſſes, c'eſt-à-dire par des ouvertures qui s'y rencontrent quelquefois par intervalle. Ces ſortes de parages s'appellent, Havre de barre, Riviére de barre. La barre de Siam eſt un banc de vaſe, qu'on trouve à l'embouchure de la riviére, où il n'y a que douze à treize piés d'eau, quand la mer y eſt la plus haute. Voiez, Havre.

BARROTS ou Baux *Balken.* Voiez, Bau. Quoi qu'on ſe ſerve indifféremment des termes de Baux & de Barrots, il eſt pourtant certain que ceux qui ſont le plus éxacts, ne ſe ſervent de celui de Bau que pour les ſolives du premier pont, & qu'ils emploient celui de Barrot pour les ſolives des autres ponts.

BARROTS ou Baux du pont d'enhaut. *Verdeks-balken.*

„Pour donner aux barrots du pont d'enhaut l'épaiſſeur qui leur convient, „il faut prendre les deux tiers de l'épaiſſeur de l'étrave, & autant pour la „largeur: & pour leur donner leur rondeur, bouge, ou beſſon, il faut „prendre les cinq ſixiêmes parties de leur épaiſſeur.

„Suivant l'avis de pluſieurs Charpentiers, les barrots du pont d'enhaut, „dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à l'étam„bord, doivent avoir neuf pouces de large, & huit pouces d'épais, avec „treize pouces de tonture. On les poſe, vers l'avant, à cinq piés neuf „pouces & demi au-deſſus des baux. Dans le milieu du vaiſſeau on les „poſe à ſix piés deux pouces & demi au-deſſus des baux; & à l'arriére on

„les

„les élève juſqu'à ſix piés & ſix pouces. Le dernier barrot du pont d'en-
„haut, vers l'arriére, ſe poſe à deux piés quatre pouces du premier barrot
„de la ſainte-barbe, c'eſt-à-dire, du premier barrot vers le grand mât,
„ſavoir dans le vaiſſeau ſpécifié en l'article précédent.
„Le nombre des barrots du pont d'enhaut n'eſt point réglé : on y en met
„plus, ou moins, à proportion de la force qu'on veut donner au bâtiment,
„& du canon que le pont doit porter. On en met le plus ſouvent vingt,
„dans un vaiſſeau tel que celui qui eſt ci-deſſus ſpécifié. On met trois bar-
„rotins entre chaque barrot.
„Sous chaque bout de ces barrots on met un courbaton, long de ſix piés,
„la branche d'enhaut aiant trois piés de long : on lui donne huit pouces de
„large & ſept d'épais ; & ils ſont de même dans la ſainte-barbe. Quand
„les courbatons ne ſe trouvent pas égaux, & qu'il y en a de plus forts &
„de plus foibles, on les mêle en les poſant, & après en avoir mis un fort
„on en met un foible. Au regard des barrots de la dunette, *Huts-balken* ;
„en général on leur donne le tiers de l'épaiſſeur de l'étrave, & dix pouces de
„tonture.
„Quelques Charpentiers donnent aux barrots de la Dunette d'un vaiſſeau
„de cent-trente-quatre piés de long, quatre pouces de large pour le moins,
„& trois pouces & demi d'épais. Entre chaque barrot il y a trois barro-
„tins, qui ont deux pouces de large, & un pouce & demi d'épais.
„On donne ſouvent aux barrots de la chambre du Capitaine, *Kajuits-bal-*
„*ken*, la moitié de l'épaiſſeur de l'étrave.
„Quelques Charpentiers donnent aux barrots de la chambre du Capitaine
„d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, huit pouces de large, pour
„le moins ; & ſept pouces d'épais, avec dix pouces de tonture. Ils ſont
„élevez de ſix piés trois pouces vers l'avant du vaiſſeau, & de ſept piés à
„l'arriére : on y en met ordinairement ſept.
„Les barrots de la Sainte-barbe, *De balken in de Konſtaapels kaamer*, du
„vaiſſeau ci-deſſus ſpécifié, doivent avoir, ſelon le ſentiment de beaucoup
„de Charpentiers, dix pouces de large, & neuf pouces d'épais, avec cinq
„pouces & demi de tonture. Ils ſont élevez de cinq piés neuf pouces
„vers l'avant du vaiſſeau, & de ſix piés cinq pouces à l'arriére : on y en
„met auſſi le nombre de ſept, dont il y en a un qui joint les allonges de
„poupe, à un pié & huit pouces au-deſſus de la liſſe de hourdi.
„Les barrots du Château d'avant, *Baks-balken*, *of Balken in de bak*, doivent
„avoir, ſelon les règles de divers Charpentiers, la moitié de l'épaiſſeur de
„l'étrave.
„Quelques autres donnent aux barrots du château d'avant d'un vaiſſeau de
„cent-trente-quatre piés de long, huit pouces de large, pour le moins, &
„cinq pouces d'épais ; & ils y en mettent auſſi ſept.
„Les barrots de la chambre qui eſt ſous le gaillard d'avant, *Balken in de*
„*kot*, doivent avoir, dans le vaiſſeau ci-deſſus ſpécifié, dix pouces de large,
„& neuf pouces d'épais, avec ſept pouces de tonture : on les poſe à trois
„piés & demi l'un de l'autre, & ils ſont élevez de quatre piés, tant à l'a-
„vant, que vers l'arriére du vaiſſeau. Il y a treize barrots entre cette
„chambre & la ſainte-barbe.

BARROTINS, Lattes à Baux. *Ribben*, *Latten onder den overloop*. Petits ſo-

liveaux qu'on met entre les baux & les barrots, ſous les ponts pour les ſoutenir. Voiez, Barrots, & Baux.

BARROTINS d'écoutilles, Demi-baux, ou Demi-barrots. *Ribben, Ribbetjes.*

Ce ſont des bouts de baux ou de barrots, qui ſe terminent aux hiloires, & qui ſont ſoutenus par des piéces de bois nommées arc-boutans, miſes de travers entre deux baux.

BARROTINS de caillebotis, *Ribben, Ribbetjes van eike grietjes.*

Ce ſont de petites piéces de bois qui ſervent à faire les caillebotis, & auxquelles on donne la tonture ou rondeur du pont du vaiſſeau, en ſa largeur.

VAISSEAU Barroté. *Een ſchip dat vol geſtuuwt is.*

C'eſt lors que le fond de cale eſt tout rempli, ou rempli juſqu'aux barrots.

BAS-FOND ou Païs-ſomme, Baſſe. *Ondiepte, Droogte.*

C'eſt un fond où il y a peu d'eau, & où la crainte qu'on a d'échoüer oblige à prendre des Pilotes du païs pour ſervir de guides. Dans ce canal il y a des bas-fonds ſi dangereux qu'il faut un Pilote côtier pour s'en tirer, & cinquante baliſes n'y ſufiroient pas. Voiez, Banc, & Baſſes.

BAS-BORD, Babord. *Bakboord.*

C'eſt le côté gauche du navire, c'eſt-à-dire, celui qu'on voit à ſa gauche lors qu'on eſt à la poupe, & qu'on regarde la proüe: il eſt opoſé à ſtribord, qui eſt le côté droit. Au combat que nous rendîmes, nous fîmes ſi grand feu de babord & de ſtribord, que nous deſemparâmes le vaiſſeau qui eſſuïa notre bordée. Pour commencer à louvier, nos vaiſſeaux amurérent à babord. Ils tournérent ſur babord, ils virérent ſur babord.

BABORD tout. *Digt aan bakboord.*

C'eſt un commandement qu'on fait au Timonier, de pouſſer toute la barre du gouvernail à gauche.

BAS-BORD. Vaiſſeau de bas-bord. *Een ſchip met een laag voorſcheen, Een ſchip dat weinig verbonden is.*

C'eſt un vaiſſeau dont le bordage eſt bas, qui ne porte qu'un tillac ou couverte, & va à voiles & à rames comme les galéres, galiotes, & ſemblables bâtimens. Le brigantin qui ne porte pas couverte, eſt un vaiſſeau de bas-bord.

BASSES Voiles. *Onder-zeilen.*

C'eſt la grande voile & celle de miſéne. Quelques-uns y ajoûtent l'artimon, qui n'y doit pas être compris quand on dit, Amurez les baſſes voiles; car l'artimon n'a point de coüets. Notre eſcadre aiant réſolu de faire petite route, on mit les baſſes voiles ſur les targues.

BASSE Eau. *Laag waater, Slegt waater.*

C'eſt

C'eſt quand la mer eſt retirée, & qu'elle a refoulé.

BAS. Les Hauts & les Bas d'un vaiſſeau. *Onder-ſchip en Boven-ſchip.*

Les hauts du vaiſſeau, ce ſont les parties qui ſont ſur le pont d'enhaut, & les bas celles qui ſont deſſous. Comme nous appareillions pour le combat, nos Calfas & nos Charpentiers furent diſtribuez par les hauts & par les bas, afin d'y travailler en cas de beſoin.

BAS le pavillon, Mettez bas le pavillon. *Strijk de vlag.*

C'eſt-à-dire, Abaiſſer le pavillon pour ſaluer un vaiſſeau plus puiſſant, ou pour ſe rendre.

BAS. Avoir les mâts de hune bas. *Leggen met de ſtengen door.*

BAS de ſoie. *Yſere Boeijen.*

DONNER des bas de ſoie. *In de yſers of boeijen ſetten.*

C'eſt-à-dire, Mettre quelqu'un aux fers, pour le punir de quelque faute commiſe.

BASE des ſabords. *De ſent op de hoogte van de onderkant der poorten, Breegang.*

C'eſt le bordage qui eſt entre la préceinte & le bas des ſabords.

BAS-BORDES, Bas-bordais. *Bakboord-wagt.*

On apelle ainſi la partie de l'équipage qui doit faire le quart de bas-bord. Voiez, Quart.

BASSE, ou Batture. *Barning, Branding.*

C'eſt un fond mêlé de ſable, de roche, ou de pierre, qui s'élève vers la ſurface de l'eau. Quand la mer y vient briſer de baſſe eau, c'eſt proprement une batture ou un briſant. Tant que vous naviguerez parmi ces baſſes portez peu de voiles, & faites bon quart. Nous fimes petites voiles le long de la côte, en nous tenant loin des battures qui ſont en ce parage. Le vaiſſeau ennemi tâchoit de nous atirer dans les battures qui ſont au Nord de cette baie. Voiez, Bas-fond.

BASSIN, Chambre, Darſine, ou Darſene. *Kom, Back, Dok.*

C'eſt le lieu où ſont les vaiſſeaux dans les ports de mer, & il ſe dit même d'un petit port particulier pratiqué dans un plus grand, où l'on radoube les vaiſſeaux. Voiez, Chambre, & Darſe ou Darſine.

„Il y a de deux ſortes de baſſins; les uns qu'on peut toujours tenir ſecs, „parce qu'on les ferme avec des portes; les autres qui ſont ouverts, & dont „le fond étant toujours mou & bourbeux, ſe remplit d'eau quand le flot „monte, & ſe vuide quand la mer deſcend.

BASTARD, Bâtard de racage. *Baſtaardt, Rakke-touw.*

C'eſt une corde qui ſert à tenir & à lier un aſſemblage de bigots & de raques, dont le tout pris enſemble porte le nom de racage, qui ſert à amarrer la vergue au mât.

BASTARDE, Bâtarde. *'t Grootſte zeil van een Galey.*

C'eſt la plus grande des voiles d'une galére, & qui ne ſe porte que lors-qu'il y a peu de vent, parce que de vent frais les voiles ordinaires ſuffiſent.

BASTINGUE, Baſtingure, Baſtinguere. C'eſt la même choſe que Pavois, ou Paviers, & Paveſade. *Schans-kleedt.*

Baſtingue, la lettre s ſe prononce. C'eſt une bande d'étofe ou de toile, que l'on tend autour du platbord des vaiſſeaux de guerre, & qui eſt ſoutenüe par des piéces de bois miſes debout, que l'on apelle Pontilles, afin de cacher ce qui ſe paſſe ſur le pont, pendant le combat. On en met auſſi autour

des hunes. Par une Ordonnance de 1670. le Roi de France a voulu qu'à, l'avenir les pavois ſoient de couleur bleüe ſemée de fleurs de lis jaunes, & qu'ils ſoient bordez de deux grandes bandes blanches. Nous nous préparâmes au combat, & comme nous n'avions point de pavois nos Matelots prirent des bonnettes qui en firent l'office. Voiez, Pavois.

„On met auſſi des baſtingures aux hunes. Celles des Hollandois ſont „rouges; ils les font preſque toujours de baiette ou de drap, mais en ce „cas on les double, & on les garnit de telle ſorte, entre les deux étofes, que „les balles des mouſquets ne les peuvent percer.

BASTON ou Bâton de Pavillon, ou d'Enſeigne. *Vlag-ſtok, Vlag-ſtaf.*

C'eſt un petit mâtereau qui ſert à arborer le pavillon.

BASTON, Bâton de giroüette. *Vlag-ſtoel, Vleugel-ſtoel.*

C'eſt un autre mâtereau très-petit, où eſt plantée la verge de fer qui tient la giroüette,

BASTON de flame. *Wimpel-ſtok.*

C'eſt un bâton qui n'eſt long qu'autant que la flame eſt large par le haut: c'eſt ce bâton qui la tient au haut du mât.

BASTON de vadel, Baſton ou manche de guipon. *Quaſt-ſtok-of-ſteel.*

Ce ſont certains bâtons où l'on attache les boûchons d'étoupe, ou de penne, dont ſe ſert le Calfateur à goudronner, ou braier le vaiſſeau.

BASTON à méche. *Wakker.*

C'eſt une méche qu'on entretient toujours brûlante, ſur le château d'avant.

BASTON de Jacob. Voiez, Arbaleſte, Arbaleſtrille.

BASTONNE'E, Bâtonnée d'eau. *Steek, Pompſteek.*

C'eſt la quantité d'eau qu'on puiſe à la pompe, chaque fois qu'on fait joüer la brimballe.

BATARDEAU. *Een Dam.*

C'eſt une eſpéce de digue faite de pieux, d'aiſſes & de terre, pour détourner l'eau d'une riviére.

BATARDEAU. *Looſe ſtelling, Looſe ſetgangen.*

C'eſt un échafaut fait de quelques planches ſur le bord d'un vaiſſeau, pour empêcher l'eau d'entrer ſur le pont, lors qu'on couche le vaiſſeau ſur le côté pour le radouber.

BATEAU, Bateaux. *Schuit, Schuitjes.*

C'eſt ainſi que l'on nomme diverſes ſortes de petits vaiſſeaux que l'on mène à la voile, & à la rame, mais qui ſont faits plus matériellement que les chaloupes. L'on fait auſſi de grands bateaux, qui ne peuvent aller qu'à la voile.

BATEAU pêcheur. *Een viſſchers-ſchuit.*

C'eſt le bateau qui ſert à pêcher.

BATEAUX portans mâts, voiles & gouvernail. *Roer-ſchuiten die maſten en zeilen voeren.*

BATEAUX à eau. *Waater-ſcheepen, Waater-ſchuiten.*

„Les bateaux ou barques à eau ſont deſtinez en Hollande, à amener de „l'eau douce dans les lieux où il n'y en a pas, comme l'on fait à Am„ſterdam pour les Braſſeurs de biére; & quand l'eau de pluïe manque. On „s'en ſert encore pour aller querir de l'eau ſalée, dont on fait du ſel. Ceux „qui amènent de l'eau douce, ſont fort plats, & enfoncent dans l'eau preſ-

„que

„que juſques au bord, ou du-moins à un pié du bord, lors qu'ils ſont char-
„gez. Ils ont un peu de relevement à l'avant & à l'arriére, & il y a des
„trous dans le carreau, par où s'écoule l'eau qui y tombe, ou qui y entre de
„dehors. Le coutures en ſont fort bien calfatées & goldronnées. On y fait
„entrer l'eau par un trou qui eſt deſſous, qu'on boûche quand le bateau
„eſt plein. Ceux qui amènent de l'eau ſalée ſont faits à la maniére des ſe-
„maques, & mâtez en fourche. Voiez, Barque.

BATEAU à rames. *Roei-ſchuit.*

BATELE'E, Charge entiére de bateau. *Een ſchuit vol.*

BATELIERS. *Schuit-voerders, Schuit-ſchuivers.* Ce nom eſt donné à ceux qui mènent des bateaux ſur les riviéres d'eau douce.

BATELIER d'un bateau de paſſage. *Veer-ſchipper.*

BATIMENT. *Vaartuig, Schip.*

Ce mot eſt pris ordinairement pour toutes ſortes de vaiſſeaux qui ne ſont point armez en guerre, depuis le plus petit juſqu'au plus grand; quoi que beaucoup de gens l'atribüent également aux vaiſſeaux de guerre & aux vaiſſeaux marchands.

BATIMENT ras. *Een open vaartuig.*

C'eſt un bâtiment qui n'eſt pas ponté.

BATIMENT délicat. *Èen rank ſchip.*

C'eſt un bâtiment foible de bois.

BATTANT de pavillon. *Vlag-lengte-of-diepte.*

Le battant du pavillon c'eſt ſa longueur qui voltige en l'air; le guindant, c'eſt ſa largeur ou hauteur qui regne le long du bâton.

BATTERIE, Batteries. *Laag van 't geſchut, Batterije.*

C'eſt une quantité de canons mis de l'avant à l'arriére des deux côtés du vaiſſeau. Les plus grands vaiſſeaux ont trois batteries. La premiére eſt celle qui eſt la plus baſſe: la ſeconde eſt au-deſſus de la premiére, c'eſt-à-dire, au ſecond pont; & la troiſiéme eſt ſur le dernier pont, ou pont d'enhaut, chaque rang étant ordinairement de quinze ſabords, ſans comprendre ceux de la ſainte-barbe, & les batteries qui ſont ſur les châteaux. La premiére batterie, qui eſt la plus baſſe, doit être pratiquée ſi haut, que dans le gros tems elle ne ſe trouve pas ſous l'eau, & que par ce moien elle ne demeure inutile. La plupart des frégates Françoiſes n'ont que deux ponts, afin d'être plus legéres, & meilleures voiliéres. Comme la mer étoit fort groſſe le vaiſſeau ennemi, qui étoit fort ras, étoit contraint de tirer à ſabords fermez, de-peur de puiſer; mais nous avions des Mouſquetaires tout-prêts à faire feu des qu'il ouvroit un ſabord. On dit Batterie haute, Batterie du pont d'enhaut, Batterie entre deux ponts.

BATTERIE & demie. *Anderhalf laag.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui n'a du canon que le long d'un pont, & à la moitié de l'autre.

BATTERIE trop baſſe. *Poorten te laag, Laage batterije.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui a ſon premier pont & ſes ſabord trop près de l'eau.

METTEZ la batterie dehors. *Stukken te boord, Legt uw ſtukken-laag te boord.*

C'eſt-à-dire, Mettez les canons aux ſabords.

METTEZ la batterie dedans. *Stukken binnen, Haal de ſtukken in.*
C'eſt-à-dire, Otez les canons des ſabords, pour les remettre dans le vaiſſeau.

BATTRE la caiſſe. *De Trommel ſlaan.*

BATTRE la Diane. *De dag-waake, of de morgen-waake, of de diana ſlaan.*
C'eſt une certaine maniére de battre la quaiſſe au point du jour, pour réveiller ou les équipages, ou les ſoldats.

BATTRE la marche. *De marſch ſlaan.*
C'eſt pour donner le ſignal de marcher.

BATTRE aux champs. *De veldt-ſlag of d'eerſte ſlag ſlaan.*
C'eſt pour avertir qu'on doit marcher; & c'eſt ce qu'on nomme le Premier.

BATTRE le dernier ou l'aſſemblée. *De laatſte of de vergaderinge ſlaan.*

BATTRE la charge ou la guerre. *De charge of krijg ſlaan.*

BATTRE la retraite. *De afiogt ſlaan.*

BATTRE la poudre ou la charge dans un fuſil. *Aanſtampen.*
Il faut battre la poudre de huit ou dix coups de refoulour, pour faire l'épreuve du canon.

BATTU. Etre battu de la tempête. *Van de ſtorm beloopen en overvallen worden.*

LES Murailles de cette place ſont battües des flots de la mer. *De muuren van die plaats zijn door de baaren van de zee aangeſpoelt.*

BATTURES. *Hooge ſanden, Hooge ſteenagtige gronden.*
C'eſt un fond mêlé de ſable, de roche, ou de pierre, qui s'élève vers la ſurface de l'eau. On l'apelle auſſi Baſſe. Voiez, Baſſe.

BAU, Baux, Barrots. *Balk, Balken.* C'eſt une ſolive qui eſt miſe avec pluſieurs autres ſemblables, par la largeur ou par le travers du vaiſſeau, d'un flanc à l'autre, pour afermir le bordage & ſoutenir les tillacs. Le bout de chaque bau porte ſur des piéces de charpenterie apellées courbatons ou courbes, qui ſont d'une figure triangulaire, & qui entretiennent les baux ou barrots avec les vaigres. De part & d'autre des écoutilles il y a des barrotins ou demi-baux, qui ſe terminent aux hiloires, & qui ſont ſoutenus par des arc-boutans, ou piéces de bois miſes de travers entre deux baux. Les grands vaiſſeaux ont ſous le premier tillac des faux-baux, de ſix piés en ſix piés, pour fortifier le fond du bâtiment. Dans un marché ou devis pour la conſtruction d'un vaiſſeau, on ne manque pas de convenir de la largeur des baux & des barrots. On les tient un peu arquez, & leur tonture donne la même forme au pont.

BAU, Baux, Baux du premier pont. *Balken in 't ruim, Ruim-balken.*
On ſe ſert plus ordinairement du mot Bau, pour le pont d'embas, & de Barrot, pour les autres ponts. Voiez, Barrots.

„Pour donner l'épaiſſeur & la largeur aux baux du premier pont, la plu-
„part des Charpentiers mettent un pouce & la huitiéme partie d'un pouce,
„par chaque dix piés de la longueur du vaiſſeau, priſe de l'étrave à l'étam-
„bord. Chaque dix piés de long leur donnent un pouce de tonture. Il
„y a auſſi pluſieurs Charpentiers qui poſent pour règle, que les baux doi-
„vent avoir la moitié de l'épaiſſeur de l'étrave priſe en-dedans.
„Il y a d'autres Charpentiers qui proportionent les baux par la largeur du
„vaiſſeau. Ils donnent à ceux du bas pont, par chaque cinq piés de lar-
„geur, deux pouces d'épaiſſeur de haut en bas; mais ils leur donnent un
„peu plus de largeur, ſi le bois le permet. Et comme ceux qui ſont à l'a-
„vant & à l'arriére n'ont pas tant de largeur que les autres, on peut
„auſſi les tenir un peu moins épais, ſi l'on veut. Ces mêmes Charpentiers
„veulent qu'on leur donne ordinairement ſix à ſept pouces de rondeur, &
„qu'on faſſe le faux-pont ſur ce même modèle. Ils veulent que les baux
„ou barrots du haut pont ſoient un tiers moins largés & moins épais que ces
„premiers; mais ils leur donnent un peu plus de rondeur. Ils poſent les
„baux à trois ou quatre piés l'un de l'autre, hormis ceux qui ſont aux cô-
„tés des écoutilles des vaiſſeaux marchands, qui chargent toutes ſortes de
„marchandiſes, comme de gros tonneaux de vin du Rhin. Ceux-là ſe po-
„ſent à ſept piés de diſtance l'un de l'autre.
„D'autres donnent aux baux d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de
„long de l'étrave à l'étambord, treize pouces de large, & douze d'épais,
„peu plus, ou peu moins; huit pouces de tonture; & trois piés & trois
„pouces de diſtance de l'un à l'autre, auſſi, peu plus, ou peu moins. Les
„bouts des baux ſurmontent de cinq pouces ou cinq pouces & demi les ferre-
„bauquiéres, & ſont aſſemblez à queüe d'aronde.
„Au devant & au derriére des baux de dale & de lof, on poſe des courbes
„à l'équerre; & il y en a une autre au-deſſus du bau de dale, qui eſt poſée
„le long de la ſerregoutiére & le long de la barre d'arcaſſe: la ſerregoutiére
„s'ente dans le jarlot qu'on fait dans cette courbe.

MAITRE Bau. *De eerſte Balk.*

C'eſt celuy qui étant le plus long des baux, donne par ſa longueur la plus grande largeur au vaiſſeau. Il eſt poſé à l'embelle, ou au gros du vaiſſeau, ſur le premier gabarit.

FAUX Baux. *Laſt-balken, Laſt-draagers.*

Ce ſont des piéces de bois pareilles aux baux, qui ſont miſes de ſix piés en ſix piés, ſous le premier tillac des grands vaiſſeaux, pour fortifier le fond du bâtiment, & former le faux-pont.

„On poſe le plus ſouvent les faux-baux à trois piés & demi au-deſſous des
„baux du premier pont, c'eſt-à-dire, dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre
„piés pris de l'étrave à l'étambord, & par conſéquent ſur treize piés ou
„treize piés & demi de creux depuis le premier pont, & l'on ſuit-à-peu-
„près cette proportion dans les autres plus grands vaiſſeaux. C'eſt ſur ces
„faux-baux qu'on fait ſouvent un faux-pont, dans lequel on pratique un
„retranchement nommé *Kot* en Hollandois, derriére le grand mât, où le
„faux-pont a le plus de hauteur: les ſoldats y couchent.

BAU de lof. *De voorſte balk.*

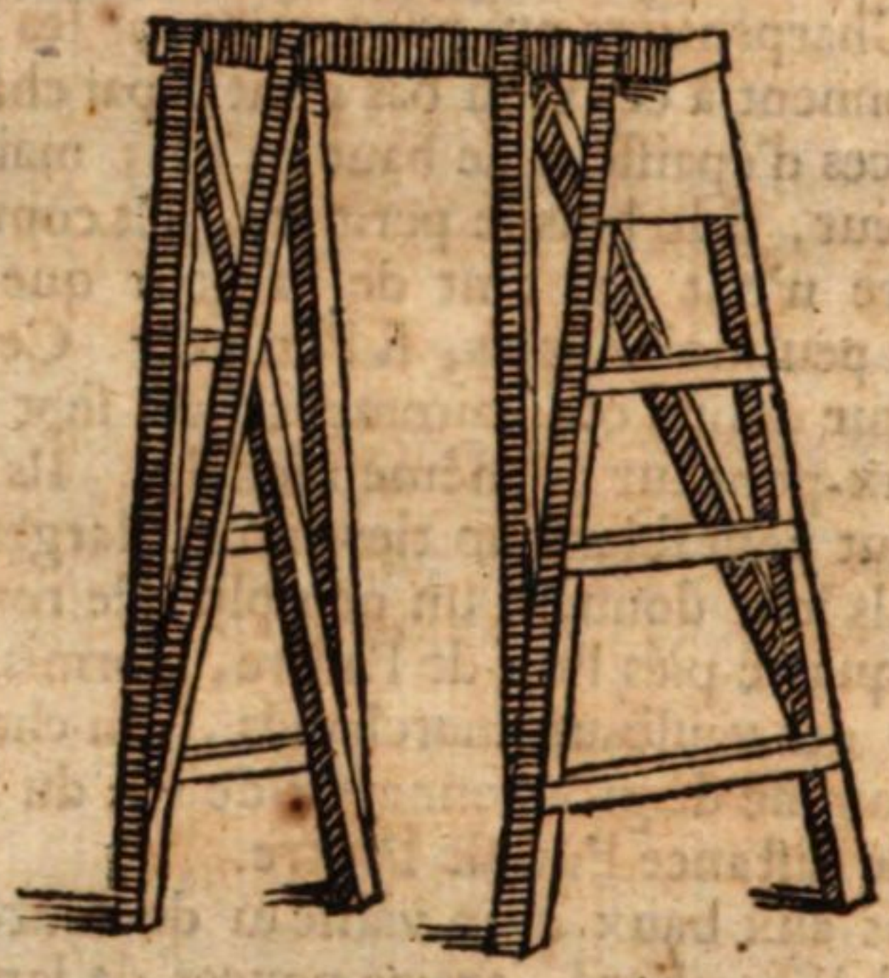
C'eſt celui qui eſt le dernier vers l'avant, ſur l'extrémité.

BAU de dale. *De agterſte balk.*

C'eſt celui qui eſt le dernier vers l'arriére.

BAUDET. *Schraag.*

Les Scieurs de long apellent Baudet les treteaux ſur leſquels ils poſent leur bois, quand ils les veulent ſcier. Voiez auſſi, Chevalet.



BAYES, Baies d'un vaiſſeau. *Gaaten en luiken, Openingen in een ſchip.*

Ce ſont les ouvertures qui ſont en ſa charpente, comme celles des écoutilles, les trous par où les mâts paſſent &c.

BAYE, Baie. *Baai.*

C'eſt un bras de mer qui ſe jette entre deux terres, & s'y termine en cul-de-ſac, par un ventre ou enfoncement plus grand que celui de l'anſe, & plus petit que celui du golfe.

B E.

BEAU Frais. Voiez, Frais.

BEAUPRE'. *Boegſpriet, Boom-blinde.*

C'eſt un mât qui eſt couché ſur l'éperon, à la proüe des vaiſſeaux. Comme nous faiſions route par un parage dangereux, nous fûmes obligez de faire bon quart, & de mettre de jour un matelot ſur la hune de miſéne, & un autre de nuit ſur la hune de beaupré. Dans l'impatience de débarquer nous nous jettâmes à terre par le petit beaupré.

Le beaupré eſt couché au-devant ſur l'éperon; ſon pié eſt enchaſſé ſur le premier pont, au-deſſous du château d'avant, avec une grande boucle de fer, & deux chevilles auſſi de fer, qui ſortent entre deux ponts.

„Le beaupré s'avance au-delà de la proüe & de l'éperon. Il eſt couché ſur „l'étambraie, & paſſe au-delà du lion', autant qu'il eſt néceſſaire pour la „voile, afin qu'elle tombe juſte auprès du lion. Cette voile eſt celle qui „contribüe le moins au ſillage du vaiſſeau, parce qu'elle ne reçoit que le „vent qui échape par-deſſous les autres voiles, ou à côté.

„Le Beaupré eſt apuïé ſur l'étrave, ou à côté ſur un couſſin, & couché „ſur l'étambraie: quelquefois il paſſe entre les bittes, & ſon pié eſt contre „le mât de miſéne, s'afermiſſant ainſi l'un & l'autre; car ſans cela il n'im-

„por-

„porteroit pas que le beaupré vint ſi avant dans le vaiſſeau. Il y a au mât „de miſéne un gros taquet, qui entre dans les petits blocs avec une entail„le, & qui vient finir ſur le beaupré: il a douze pouces de large, & qua„tre pouces d'épais, & il y a un collier de fer ſur le bout.

„Pour afermir encore le beaupré on le ſurlie, & on couvre d'une peau de „mouton cette lieure ou faiſine, afin de la conſerver. Voiez, Mât.

BEAUPRE' ſur poupe. *Boegſpriet op hakkebord.*

C'eſt-à-dire qu'un vaiſſeau ſe met le plus près qu'il peut de l'arriére d'un autre. Bien que mon vaiſſeau matelot eût ordre de me ſuivre beaupré ſur poupe, il étoit à une portée de canon lors-que j'arrivai ſur l'ennemi.

PASSER ſous le beaupré d'un autre vaiſſeau. Voiez, Paſſer.

PETIT-BEAUPRE', Perroquet de Beaupré, Tourmentin. *Boven-blindt, 't Klein blindt.*

C'eſt le mât qui eſt arboré ſur la hune du beaupré.

VOILE de Beaupré. Voiez, Sivadiére.

BEC d'âne. *Een krom ſchiet-beitel.*

C'eſt une ſorte de ciſeau.

BEC de canne. *Een kan-beitel.*

C'eſt une autre ſorte de ciſeau.

BEC de corbin. *Naad-haakje.*

C'eſt un inſtrument de fer avec lequel un Calfat tire la vieille étoupe d'une couture.

BE'LANDRE, ou Bélande. *Bylander, Binnenlander.*

C'eſt un petit bâtiment, fort plat de varangue, qui a ſon apareil de mâts & de voiles ſemblable à l'apareil d'un heu. Son tillac, ou pont, s'élève de proüe à poupe, d'un demi-pié plus que le platbord; en-ſorte qu'entre le platbord & le tillac, il y a un eſpace d'environ un pié & demi, qui regne en bas, tant à ſtribord qu'à babord. Les plus grandes Bélandres ſont de quatre-vingts tonneaux, & ſe conduiſent par trois ou quatre perſonnes, pour le tranſport des marchandiſes. Elles ont des ſemelles pour aller à la bouline comme le heu.

„On ne met ſur les Bélandres qu'un, deux, ou trois hommes tout-au„plus.

BELIN. Voiez, Blin.

BELLE, Embelle. *Hals.*

C'eſt la partie du pont d'enhaut qui regne entre les haubans de miſéne, & les grands haubans, & qui aiant ſon bordage & ſon platbord moins élevé que le reſte de l'avant & de l'arriére, laiſſe cet endroit du pont preſque à découvert par les flancs. Pendant un combat on met des pavois & des garde-corps pour fermer ou boûcher la belle. C'eſt ordinairement par la belle qu'on vient à l'abordage. Voiez, Herpe, & Embelle.

„La Belle eſt preſque toujours au tiers du vaiſſeau, qui eſt l'endroit où „l'on prend le gros du vaiſſeau.

ABORDER en belle. Voiez, Aborder.

BERCHE. *Gooteling.*

C'eſt un terme de marine, pour ſignifier une ſorte d'artillerie dont on ſe ſervoit anciennement dans les navires. Ce ſont de petites piéces de canon de fonte verte. Il y en avoit auſſi de fer fondu qu'on apelle Barces. Ces ſortes de canons ne ſont plus guéres en uſage.

BERGE. Quelques-uns diſent Barge. *Een ſteil waaterkant.*

C'eſt un bord eſcarpé d'une riviére, un bord aſſez élevé pour garantir la campagne d'être inondée. On apelle auſſi, en termes de mer, les grands rochers relevez à pic & droitement, Berges, & quelques-uns les nomment Barges. Il y a ſur la côte de Poitou des rochers nommez, les Barges d'Olonne.

BERNE. Mettre le pavillon en berne. *Tſiouw, Siuw, Chiuw. De vlag in een ſiouw opſteeken.*

C'eſt iſſer le pavillon au haut du bâton de pavillon, & le tenir ferlé. On met ordinairement le pavillon en berne pour apeller la chaloupe, & c'eſt en général un ſignal que les vaiſſeaux pavillons donnent aux inférieurs, pour les avertir de venir à bord de leur pavillon. On s'en ſert auſſi pour divers autres ſignaux. Dès que les frégates qui etoient poſtées vers l'entrée de la Tamiſe, nous eurent découverts, elles mirent leurs pavillons en berne, pour avertir celles qui étoient plus haut dans la riviére.

BESAIGUE. *Een ſoort van een Franſche ſteek-bijl.*

C'eſt un outil de fer acéré, & coupant par les deux bouts, dont l'un eſt bec d'âne, & l'autre planché à biſeau, aiant une poignée au milieu. Les Charpentiers François s'en ſervent beaucoup.

BESSON, Boſſon, Bouche, Bouge. *Bogt.*

C'eſt la rondeur des baux & des tillacs, & proprement tout ce qui eſt relevé hors d'œuvre, & qui n'eſt pas uni.

BESTION, Lion. *Leeuw.*

C'eſt le bec, ou la pointe de l'éperon, à l'avant des porte-vergues: il eſt apellé Beſtion, parce que d'ordinaire il porte pour ornement la figure de quelque animal, & on y met ſi ſouvent celle d'un lion, que beaucoup de matelots le nomment le Lion. On commence pourtant à y mettre une Séréne, tenant une couronne à la main.

„Autrefois le Beſtion ne s'étendoit que juſqu'au tiers de l'aiguille inférieu„re; mais aujourdhui qu'on fait les éperons fort courts, il deſcend juſ„ques à la moitié de l'aiguille. Le côté le plus fort du bois qu'on y em„ploie, ſe place toujours en-dehors; & on lui donne une épaiſſeur conve„nable à la grandeur du vaiſſeau, & aux figures dont on le veut orner. Le „bois de ſapin n'eſt pas propre pour cette ſorte d'ouvrage, parce qu'il gerſe

„& fend trop, l'ormeau n'y convient pas non-plus, parce qu'il eſt trop „peſant: le bois de ſaule, bien choiſi & bien ſain, & le tilleul, ſont ceux „dont on ſe doit ſervir.

BIDON. *Een houte waater-kan.*

C'eſt une eſpéce de vaiſſeau de bois en forme de ſeau renverſé, contenant quatre ou cinq pintes: on s'en ſert ſur mer à mettre le bruvage deſtiné à chaque repas pour un plat de l'équipage.

BIGOT. *Slee, Sleede, Stengel.*

C'eſt une petite piéce de bois percée de deux ou trois trous, par où l'on paſſe le bâtard pour la compoſition du racage; il y en a de différentes longueurs. Quelques-uns prononcent Vigots, & d'autres les apellent Verſaux, ou Berceaux.

BIGUE. *Een gein-balk om te kielen.*

C'eſt une groſſe & longue piéce de bois que l'on paſſe dans les ſabords, aux côtés des vaiſſeaux, lors qu'il y a quelque choſe à faire; ſoit pour les ſoulever, ſoit pour les coucher.

BIGUES. *Stutten.*

Ce ſont auſſi les mâts qui ſoutiennent celui d'une machine à mâter.

BILLE, Eguillette d'eſcoit, ou de coüet. *Swieping.*

C'eſt un bout de menu cordage, où il y a une boucle & un nœud: ſon uſage eſt de tenir le grand coüet aux premiers des grands habans, lors qu'il ne ſert pas.

BILLER. *De Lijn aanſlaan.*

C'eſt atacher à une courbe de cheval la corde qui ſert à tirer les bateaux ſur les riviéres.

BILLOTS. *Sluit-ſtukjens.*

Ce ſont des piéces de bois courtes, qu'on met entre les fourcats des vaiſſeaux, pour les garnir en les conſtruiſant.

BISCUIT. *Twee-bak, Biſchuyt, Broodt, Hardt broodt.*

C'eſt du pain que l'on cuit deux fois pour les petits voiages, & quatre fois pour les voiages de long cours, afin qu'il ſe conſerve mieux. On le fait ſix mois avant l'embarquemeut, & ſur les vaiſſeaux du Roi de France il eſt

de farine de froment, épurée de ſon, & de pâte bien levée. Notre biſcuit n'eſt pas bien conditionné, ce n'eſt que de la machemourre. Voiez, Machemourre.

„Il faut ſécher quelquefois le biſcuit, & lui faire prendre l'air.

FAIRE du biſcuit. Aller faire du biſcuit. *Sig van broodt voorſien. Biſcuit maaken.*

C'eſt aller en faire proviſion. Tout le biſcuit aiant été conſumé, il falut que notre chaloupe allât à terre en faire de nouveau.

BISE, Vent de Nordeſt. *Noord-ooſt-windt.*

C'eſt un vent ſec & froid, qui ſoufle dans le cœur de l'hiver, entre l'Eſt & le Septentrion, & qui eſt très-dangereux ſur la Méditerranée.

BITTES Grandes & Petites. *Beeting.*

C'eſt la machine entiére des bittes, qui eſt compoſée de deux fortes piéces de bois, longues & quarrées, nommées Piliers, qui ſont poſées debout ſur les varangues, l'une à ſtribord, & l'autre à babord; & d'une autre piéce de bois qui les traverſe, & que l'on apelle Traverſin, qui les afermit, & les entretient l'une avec l'autre; & encore de courbes qui les apuïent & les fortifient.

BITTES ſe prend auſſi quelquefois en particulier pour ces mêmes piliers. Voiez, Piliers de bittes.

L'uſage des bittes eſt de tenir les cables, lors qu'on moüille les ancres, ou qu'on amarre le vaiſſeau dans le port. Il y a de grandes & de petites bittes: les grandes ſont à l'arriére du mât de miſéne. & ne s'élèvent que juſques entre deux ponts, où elles ſervent à amarrer le cable.

Les petites Bittes, qui ſont les unes vers le mât de miſéne, & les autres vers le grand mât, s'élèvent juſques ſur le dernier pont, & elles y ſervent à amarrer les écoutes des deux huniers.

„Il y a de certains bâtimens, deſtinez à porter de grandes charges, où les bit-
„tes, pour gagner de l'eſpace, ſont placées ſur le pont, comme fait auſſi
„le virevaut; & alors les écubiers doivent être percez plus haut.

TRAVERSIN ou Traverſier de bittes. *Beeting-balk, Dwars-balk, Kruis-beeting.*

C'eſt une piéce de bois miſe en travers, pour entretenir les piliers de bittes l'un avec l'autre.

„Le Traverſin de bittes doit avoir un tiers d'épaiſſeur plus que l'étrave.

„Quelques Charpentiers donnent au traverſin de bittes, qui eſt devant le
„mât d'avant, dans un vaiſſeau de cent-trente quatre piés de l'étrave à l'é-
„tambord neuf pouces de large & huit d'épais: il eſt élevé de huit pouces
„au-deſſus du château-d'avant.

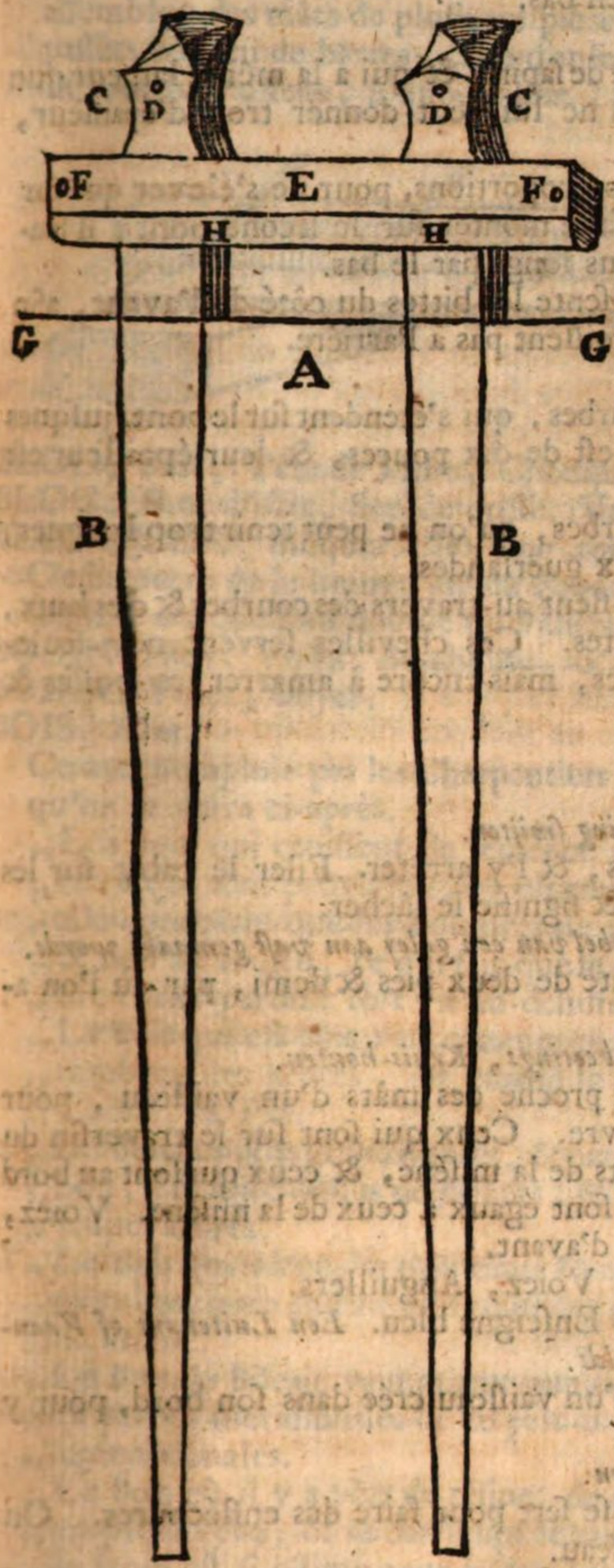
VOICI des figures proportionées de bittes, pour un vaiſſeau de cent-quarante-cinq piés de long de l'étrave à l'étambord; où chaque pouce de la figure fait trois piés. La premiére figure repréſente les bittes telles qu'on les voit de l'arriére, & la ſeconde figure les repréſente du côté de l'avant.

A. Toute la machine des Bittes.

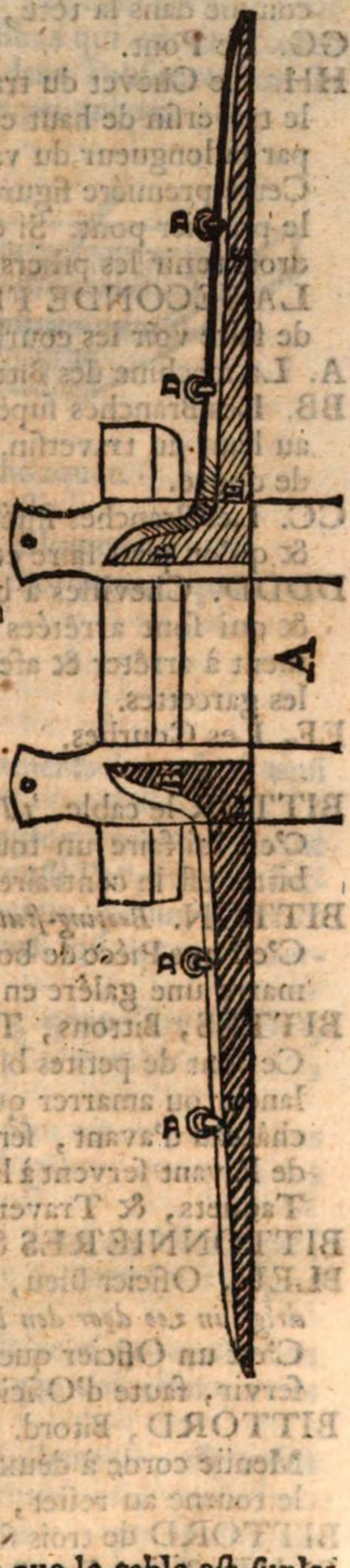
BB. Les Piliers, ou les Bittes, qui ont vingt & un pié de long, & un pié neuf pouces de large, c'eſt-à-dire dans la longueur du vaiſſeau; & un pié ſept pouces d'épais, ou par le travers du vaiſſeau.

CC. La Tête des piliers. Elle a un pié neuf pouces de haut; & les trous qui ſont marquez par les lettres

Premiére Figure.



Seconde Figure.



DD. ſervent à paſſer de groſſes chevilles de fer, lors que le cable eſt ſur les bittes, pour l'arrêter, & empêcher qu'il n'échape.

E. Le Traverſin, qui a quatorze piés de long; un pié ſept pouces de large, par la longueur du vaiſſeau; & d'épais, pris de haut en bas, un pié cinq pouces & un quart.

FF. Trous dans le traverſin, où l'on paſſe auſſi de groſſes chevilles de fer, comme dans la tête, mais de haut en bas.

GG. Le Pont.

HH. Le Chevet du traverſin, qui eſt de ſapin, & qui a la même largeur que le traverſin de haut en bas; mais on ne lui peut donner trop d'épaiſſeur, par la longueur du vaiſſeau.

Cette premiére figure de bittes a ſes proportions, pour ne s'élever que ſur le premier pont. Si on vouloit les faire monter ſur le ſecond pont, il faudroit tenir les piliers de ſept piés plus longs par le bas.

LA SECONDE FIGURE repréſente les bittes du côté de l'avant, afin de faire voir les courbes, qui ne paroiſſent pas à l'arriére.

A. La machine des Bittes.

BB. Les Branches ſupérieures des courbes, qui s'étendent ſur le pont, juſques au haut du traverſin. Leur largeur eſt de dix pouces, & leur épaiſſeur eſt de douze.

CC. Les Branches inférieures des courbes, qu'on ne peut tenir trop longues, & qu'on peut faire étendre juſqu'aux guerlandes.

DDDD. Chevilles à boucles, qui paſſent au-travers des courbes & des baux, & qui ſont arrêtées par des clavettes. Ces chevilles ſervent non-ſeulement à arrêter & afermir les courbes, mais encore à amarrer les boſſes & les garcettes.

EE. Les Courbes.

BITTER le cable. *'t Touw om de beeting ſmijten.*

C'eſt lui faire un tour ſur les bittes, & l'y arrêter. Filer le cable ſur les bittes eſt le contraire de le bitter, & ſignifie le lâcher.

BITTON. *Beeting-ſtut daer 't anker-kabel van een galey aan vaſt gemaakt wordt.*

C'eſt une Piéce de bois ronde, & haute de deux piés & demi, par où l'on amarre une galére en terre.

BITTES, Bittons, Taquets. *Kruis-beetings*, *Kruis-houten.*

Ce ſont de petites bittes qu'on met proche des mâts d'un vaiſſeau, pour lancer ou amarrer quelque manœuvre. Ceux qui ſont ſur le traverſin du château d'avant, ſervent aux coüets de la miſéne, & ceux qui ſont au bord de l'avant ſervent à la candelette, & ſont égaux à ceux de la miſéne. Voiez, Taquets, & Traverſin du château d'avant.

BITTONNIERES & Vitonniéres. Voiez, Anguillers.

BLEU, Oficier Bleu, Lieutenant ou Enſeigne bleu. *Een Luitenant of Vaandrigh in zee door den Kapitein aangeſteldt.*

C'eſt un Oficier que le Capitaine d'un vaiſſeau crée dans ſon bord, pour y ſervir, faute d'Oficier Major.

BITTORD, Bitord. *Schiemans gaaren.*

Menüe corde à deux fils, dont on ſe ſert pour faire des enfléchures. On le tourne au roüet, à bord du vaiſſeau.

BITTORD de trois fils. *Loerding*, *Lording.*

BLIN, Belin. *Een Ram.*

C'eſt une piéce de bois quarrée, où diverſes barres ſont cloüées de travers, à angle droit, en-ſorte que pluſieurs hommes, en la maniant enſemble, peuvent agir de concert pour faire entrer des coins de bois ſous la quille d'un vaiſ-

vaiſſeau, lors qu'on veut le mettre à l'eau. On ſe ſert auſſi du Blin pour aſſembler des mâts de pluſieurs piéces. Il y a des Blins qui ont des cordes paſſées au-lieu de barres, afin d'enfoncer les coins dans l'enfoncement du deſſous du vaiſſeau, à quoi le Blin à barres ne ſeroit pas propre.

BLOC, Blot, Tête de More, Chouquet. Voiez, Chouquet.

BLOC, Roc d'iſſas, Sep de driſſe. Voiez, Sep de driſſe.

BLOCQUER, Bloquer. *Met haar aanleggen.* Voiez, Ploquer.

C'eſt metre de la bourre ſur du goudron entre deux bordages, quand on ſoufle, ou que l'on double un vaiſſeau.

BODINURE. Voiez, Boudinure, & Embodinure.

BOIER. Voiez, Boyer.

BOIS. *Hout.*

Ce mot s'emploie par les Charpentiers en pluſieurs maniéres de parler, ainſi qu'on le verra ci-après.

„Les bois qui croiſſent de ſemence durent plus longtems en œuvre que „ceux qui ſont provignez, ou plantez de boutures; auſſi l'expérience fait-„elle connoître que les boutures ne pouſſent des racines qu'aux côtez & „& non au milieu, ce qui fait que le cœur n'en eſt pas ſi vif, quoi-que l'ar-„bre entier paroiſſe fort vif au-dehors.

„Le Bois qui eſt abatu au commencement de l'hiver, quand les feüilles, „tombent des arbres, eſt eſtimé le meilleur & le plus durable. Voiez, „Chêne, & Pin.

„Le Bois des plus grands arbres, & par conſéquent des plus vieux, eſt moins „bon, eſt ſujet à plus de défauts, & plus diſpoſé à ſe gâter, que celui des „jeunes arbres.

„Le Bois qui vient des païs hauts & montueux, qui ſont en Allemagne, „vaut beaucoup mieux que celui des païs marécageux, comme eſt le païs „de Bréme.

„Le Bois de Biſcaie vaut mieux que celui du Nord, & celui qui croît dans „les parties méridionales de ce païs-là, eſt meilleur que celui des parties „ſeptentrionales.

„Le Bois où il y a plus de réſine, de gomme & de térébentine, eſt le plus „propre à l'eau, & ſe corrompt le moins. C'eſt par cette raiſon que le bois „de ſapin eſt ſi eſtimé pour la conſtruction des vaiſſeaux, que quelques-„uns croient qu'il ſurpaſſe en cela le bois de chêne, quoi que le bois de „chêne ſurpaſſe auſſi tous les autres bois, par la qualité qu'il a de ſe plier „& courber facilement, & d'être très-fort, ſans être très-peſant. Dans „la conſtruction, auſſi-bien qu'en fendant le bois, il faut prendre garde au „fil. Plus on peut ſuivre le fil, & meilleur eſt l'ouvrage qu'on fait.

„La

„La couleur brune dans le Bois n'eſt pas eſtimée: elle marque qu'il y a de „l'humidité. On lui préfére une couleur jaune.

„Lors que le Bois qu'on a pour bâtir un vaiſſeau, ſe trouve inégal en quali„té, on tâche de mêler toujours le bon avec le mauvais; & ſur-tout on „emploie le moins bon pour les dedans.

„On doit particuliérement prendre garde au Bois qu'on emploie pour faire des „chevilles, parce que cela importe extrémement pour la conſervation du „vaiſſeau. Il faut choiſir, autant qu'il ſe peut, du bois de jeunes arbres; „mais il faut qu'il ſoit bien ſec, tel qu'on en aporte en Hollande de l'Eſt „d'Irlande, d'où il vient même des chevilles toutes prêtes.

Lors qu'on prend des arbres dans les forêts du Roïaume de France, ou des païs circonvoiſins, pour la conſtruction des vaiſſeaux du Roi, pour leurs radoubs, & pour leur mâture, on obſerve de faire couper les chênes en vieille Lune, depuis le mois d'Octobre juſques au mois de Mars; & les ſapins en nouvelle Lune, depuis le mois d'Octobre juſques au mois de Mai; & l'on prend garde qu'ils ſoient en âge convenable, & non ſur le retour; & de les faire voiturer en diligence, en-ſorte qu'ils ſoient peu de tems expoſez dans les forêts, & dans l'eau douce; & qu'ils ſoient rendus dans les ports, huit mois au plus tard après le jour de leur coupe.

L'Ordonnance veut que les bois ſoient empilez de maniére, que l'air paſſant dans toutes les diſtances, les piéces ne puiſſent s'échaufer ou pourrir, & qu'elles puiſſent être reconnües & marquées par le Maître Charpentier.

BOIS vif. *Groen Hout.*

BOIS mort. *Dor Hout.*

BOIS neuf. *Verbodemt Hout, of dat komt per bodem.*

C'eſt celui qu'on aporte dans les bateaux, ou dans les grands vaiſſeaux ſans qu'il ait trempé dans l'eau, ou flotté.

BOIS flotté. *Gewaaterd Hout.*

C'eſt celui qu'on a tenu dans l'eau avant que de le mettre en œuvre.

BOIS piqué de vermoulure. *Motveerig Hout.*

BOIS gelif. *Splinterig en van de vorſt gebarſten Hout.*

C'eſt celui qui a des fentes, qui lui ſont venües par la gelée. Les vaiſſeaux bordez de bordages de bois gelif, ſont fort ſujets à faire eau.

BOIS blanc. *Wit Hout.*

C'eſt le bois leger & peu ſolide, qui tenant de la nature de l'aubier, ſe corrompt facilement; comme le Tremble, le Bouleau, le Peuplier &c.

BOIS roulé. *Ontijdig gehakt, of afgevallen Hout.*

C'eſt celui que les vents ont abatu pendant qu'il étoit en ſéve, ou qu'on a même abatu exprès. Le bois de cette ſorte n'eſt bon à mettre en œuvre que pour de petits ouvrages.

BOIS ſur le retour. *Oude Boomen.*

Ce ſont des bois trop vieux, qui commencent à ſe corrompre, & qui ont plus de deux cents ans, à l'égard des chênes.

BOIS rouge. *Rood, ſpint en vierig Hout.*

C'eſt un bois qui s'échaufe, & qui eſt ſujet à ſe pourrir.

LES Humidités qui ſont entre le bordage & le ſerrage, ne pouvant s'évaporer, échaufent le bois & le font pourrir. *De ingeſlootene vogten, die nergens konnen verdunnen, aanſteeken het hout, en verſtikken.*

BOIS mouliné, carié & corrompu. *Worm-ſteekig en vergaan Hout.*
BOIS ſain & net. *Goedt, gaaf en geſondt Hout.*
C'eſt celui qui n'a ni gales, ni fiſtules, ni nœuds vicieux,
FISTULES & Fentes dans le Bois. *Reeten en ſcheuren in het Hout.*
BOIS qui ſe tourmente. *Een al te groen Hout.*
C'eſt celui qui n'étant pas ſec quand on l'emploie, ne manque jamais à ſe dejetter.
BOIS qui a des loupes. *Hout met knobbelige baſten.*
C'eſt quand on voit s'élever des boſſes, ou gros nœuds, ſur l'écorce; ce qui eſt une marque d'un bois ſolide & dur.
BOIS combugé. *Ingewaaterd, doorwaaterd, of verwaaterd Hout.*
C'eſt un bois qui eſt imbibé & pénétré d'eau.
BOIS de brin ou de tige. *Gewaſſen Hout.*
C'eſt celui dont on n'a ôté que les quatre doſſes flaches, & qui d'ailleurs eſt dans le même état où il a été produit.
BOIS en grume. *Onbeſlaagen Hout, Ruig Hout, 't Hout als het gehakt is.*
C'eſt celui qui eſt avec ſon écorce, & dont on a ſeulement ôté les branches, ſans en avoir équarri la tige.
BOIS lavé. *Geſchaaft Hout.*
C'eſt celui dont on a ôté avec la beſaigue tous les traits de la ſcie.
BOIS courbes, qui croiſſent courbes. *Krom-houten, Krommers.*
BOIS courbes. *Houten in 't bearbeiden krom gemaakt.*
Ce ſont les bois qu'on a rendus courbes, & qui ſont toiſez de la grandeur de leur plein cintre.
BOIS deverſé ou gauche. *Wan-hout.*
C'eſt celui qui n'eſt pas droit par raport à ſes angles, & à ſes côtés.
BOIS refait & mis à l'équerre. *Hout in de haak geſchaaft.*
C'eſt un bois bien équarri; c'eſt-à-dire que de flache qu'il étoit, il eſt dreſſé au cordeau ſur ſes faces: ainſi des piéces de bois refaites, & dreſſées ſur toutes les faces, ſont celles qui ſont bien équarries.
BOIS afoiblis. *Verſwakte Houten.*
Ce ſont ceux qu'on a taillez en cintre.
BOIS méplat. *Een hout dat breeder is als dik.*
C'eſt un bois plus large qu'épais.
BOIS de mail. *Een Hout langs op ſijn lengte tot de helfte deurgeſaagt.*
C'eſt celui qui eſt fendu & ſcié du centre à la circonférence.
ENLIGNER le Bois avec une règle. *Met een rij krabben.*
C'eſt mettre des piéces de bois ſur une même ligne. Voiez, Enligner.
PIE'CE de Bois miſe ſur ſon fort. *Een geſpannen Hout met de bogt boven.*
C'eſt quand la piéce bombe un peu, & qu'on met le bombement en haut.
BOIS de ſcie. *Gezaagt Hout.*
C'eſt une piéce de bois dont on a coupé le fil, pour lui donner une figure angulaire ou quarrée.
BOIS vendu à l'épreuve de la hache. *Timmer-hout op de bijl verkogt, of om te betaalen na dat het in 't verwerken goedt valt.*
C'eſt-à-dire, qui ne ſe paie qu'après avoir été mis en œuvre, & trouvé bon.
BOIS d'Aune. *Elſen Hout.*
L'Aune & le Tilleul croiſſent promtement; mais le bois en eſt leger &

rompt aiſément. Pour le bois d'Aune, il ſe fortifie, & devient meilleur, quand on le laiſſe dans l'eau.

BOIS de Chêne. *Eiken Hout.*

Il faut couper les Chênes, & autres arbres qui perdent leurs feüilles, en vieille Lune.

On tient que les Chênes ſubſiſtent trois cens ans. Dans le bois de la Haie en Hollande, on voit aujourdhui un Chêne, qui a été planté de la propre main de l'Empereur Charles-quint, & qui paroît être dans ſa plus grande vigueur.

BOIS Epineux blanc des Antilles. *Wit Doorn-hout.*

BOIS Epineux noir. *Swart Doorn-hout.*

BOIS de Faux. *Boeken, of Boeken-hout.*

BOIS de Frêne. *Eſchen-hout.*

BOIS de Gayac, ou Gaïac. *Pok-hout.*

Le bois de Gaïac & le bois de Noïer ſont propres à faire des roüets.

BOIS de Meurier. *Moerbeſie-hout.*

BOIS de Néfles. *Miſpel-hout.*

BOIS de Noïer. *Noote-boomen-hout.* Voiez, Bois de Gaïac.

BOIS du Nord. Planches du Nord. *Noordſch Hout. Noordſche Planken.*

BOIS d'Ormeau. *Olm, Olm-boom-hout, Ypen-hout.*

BOIS de Palmier. *Palm-boomen-hout.*

BOIS de Peuplier, ou Tremble. *Abelen-hout.*

Le Tremble ou Peuplier, & le Tilleul, ſont propres à faire des pompes, & toutes ſortes de tuïaux, parce qu'ils ſont tendres en-dedans, & durs en-dehors.

BOIS de Pin. *Pijn-boomen-hout, Echte Pijn-boom.*

Il faut couper les Pins, Sapins, & autres bois de cette nature, qui ne perdent point leurs feüilles, en Lune nouvelle.

BOIS de Pin bâtard. *Onechte Pijn-boomen-hout.*

BOIS de Sapin. *Dennen-hout, Maſten-boom, Maſten-hout, Sperren-hout.*

Les Suiffes, ou fémelles des Sapins, ſont à préférer aux Sapins. On les diſtingue par les feüilles qui ſont crêpées, par l'écorce qui eſt plus mince, & par le bois qui eſt plus blanc.

BOIS de Sapin rouge. *Grein-hout, Greenen-hout.*

Le bois de Sapin rouge étant plus leger & moins fort que le chêne, ne s'emploie dans la conſtruction des grands vaiſſeaux, & ſur-tout des navires de guerre, que pour les hauts, & pour les dedans, où le bois n'a pas beaucoup à ſoufrir. Il eſt propre auſſi à conſtruire des bâtimens de charge, parce que comme il eſt leger, le bâtiment tire moins d'eau, & par conſéquent il peut porter une plus grande charge.

BOIS de Sapin blanc. *Vuuren-hout.*

Le Sapin blanc eſt encore plus leger que le rouge, & rompt plus facilement. Néammoins tous les deux rompent, & ſont aſſez difficiles à plier: ils ont auſſi beaucoup d'aubier.

BOIS de Saule. *Willige, Wilge-Hout.*

BOIS de Sureau. *Vlier-hout, Flier-hout.*

BOIS de Tillaut, ou Tilleul. *Linden-hout.* Voiez, Bois d'Aune, & Bois de Peuplier.

BOIS de Tremble. Voiez, Bois de Peuplier.

BOIS. Le Négoce du Bois. *Den Hout of Timmerhout handel.*

„Le Négoce du bois eſt un négoce incommode & dangereux, à-cauſe de „l'incertitude du prix, qui hauſſe & baiſſe continuellement, & change „d'un jour de marché à l'autre.

„Il eſt dangereux auſſi à-cauſe de la matiére; parce que ſouvent on achè- „te du bois de belle aparence, qui étant mis en œuvre ſe trouve carié, vi- „cié, rempli de nœuds pourris, ou de trous.

„Avec cela, on y uſe encore de ſupercherie, en mettant les bois dans de „la boüe, qui s'y atache, & empêche qu'on n'en remarque les defauts. On „les garnit même exprès, & l'on couvre ces defauts avec de l'argille & „d'autre terre, qui les cache à la vüe.

„Quelquefois l'on évite ces inconvéniens, en achetant le bois à l'épreuve „de la hache, c'eſt-à-dire, à condition de ne le paier que quand il aura été „mis en œuvre, & qu'il ſe ſera trouvé bon: mais cette condition en aug- „mente beaucoup le prix.

„Pour bien conſerver le bois, il eſt bon de le tenir dans l'eau ſalée, ou à „l'air dans un lieu ſec. Celui qu'on laiſſe expoſé à la pluïe & au ſoleil ſuc- „ceſſivement, contracte de grands defauts, & ſe gâte.

„Les Italiens tiennent longtems les bois de conſtruction dans l'eau, pré- „tendant qu'ils y deviennent en même tems & plus forts, & plus aiſez à „plier.

„Il importe extrémement de ne pas mettre en œuvre du bois qui ſoit trop „vert. Chacun ſait aſſez les inconvéniens qui en arrivent, ſans qu'on s'ar- „rête à les marquer ici: de-ſorte qu'il-faut qu'un habile Charpentier en ait „ſa proviſion faite de longue main.

„Les bois qu'on emploie à la conſtruction des vaiſſeaux, ſe diſtinguent or- „dinairement en bois droits, & en bois courbes, c'eſt-à-dire, à l'égard des „plus groſſes piéces. Les autres piéces, qui ne ſont pas compriſes ſous cette „diviſion, ſont les planches, les petits courbatons, & quelques autres.

„Il en deſcend beaucoup de l'une & de l'autre ſorte, de courbes & de „droits, en radeaux & en trains de bois, par le Rhin & par la Meuſe. Ces „radeaux abordent à Dordregt, où en eſt l'étape. Ils viennent, avec le „flot, ſur le rivage; & pendant le juſſant, on les y peut viſiter en leur „entier, & on les achète en gros, ou par petites parties. Par éxemple, „on achète un cent de piéces d'une même longueur, telle ou telle ſomme „par piéce.

„Les piéces de bois droites, qui viennent par le Rhin, ſont les plus eſti- „mées de toutes; & pour les piéces courbes, celles de Weſtphalie ſont les „plus recherchées.

„Une partie de cinquante poutres, ou piéces droites, de quarante-huit piés „de long, & d'une épaiſſeur convenable à la longueur, s'eſt vendüe l'an „1699. ſoixante livres la piéce.

„Les piéces qui ſont d'une épaiſſeur ou d'une longueur extraordinaire, ſe „vendent beaucoup au-deſſus du prix ordinaire: ainſi a-t-on vû vendre „quelquefois quarante-cinq livres, une piéce de bois aſſez courte, mais „groſſe, & propre à faire un beau cabeſtan.

„On a vu vendre une poutre du Rhin cent livres, parce qu'elle étoit tout- „à-fait propre à faire un ton de mât.

„D'autres venües par la même riviére, ont été vendües juſqu'à cent-vingt-
„cinq livres, parce qu'elles étoient propres à faire des piéces de quille, &
„qu'elles avoient quarante-neuf piés de long, & deux piés d'équariſſage.
„On en a vu vendre cette même année 1699. de trente-cinq piés de long,
„& deux piés & demi d'équarriſſage, ou à-peu-près, quatre-vingts-cinq
„livres la piéce.

„Les piéces qui viennent par la Meuſe, ne ſont pas ſi épaiſſes que celles
„qui deſcendent par le Rhin; auſſi ne ſont-elles pas tout-à-fait ſi chéres.

„Les groſſes piéces de bois de ligne courbe, ſe vendent auſſi par piéces.
„Elles ſont plus chéres, à proportion, que les piéces droites. On en a
„vu vendre des plus groſſes, pour emploier aux vaiſſeaux marchands,
„trente-cinq livres la piéce, pluſieurs fois dans cette même année 1699.

„Les plus groſſes, qu'on emploie aux navires de guerre ſe ſont vendües de-
„puis quatre-vingts juſqu'à cent livres la piéce, même juſqu'à cent-dix li-
„vres : mais il faut remarquer qu'on ne trouve guéres de ces piéces cour-
„bes, qui ne ſoient trop groſſes, quand elles ſont auſſi longues qu'il faut,
„de-ſorte qu'on les ſépare en deux, pour en faire deux Courbes; & c'eſt
„d'une piéce à ſéparer en deux qu'on entend parler ici. Il en a été vendu
„de toutes les plus groſſes qu'on emploie pour les vaiſſeaux marchands,
„ſoixante livres la piéce, auſſi pour ſéparer en deux. Une autre partie de
„douze à quatorze piés de long, pour ſervir ſans être refendües, a été ven-
„düe dix-huit livres la piéce. Une piéce très-belle, & propre pour faire
„une étrave, a été vendüe ſix-vingts livres.

„Il n'y a point de bois, où l'inégalité du prix ſoit ſi grande, que dans les
„piéces de ligne courbe: on auroit de la peine à croire qu'il y pût arriver
„un ſi grand changement. On a vu, en différens tems, des piéces de même
„qualité, ſe vendre quarante-neuf livres, trente-neuf livres, vingt livres,
„treize livres: puis monter & deſcendre ſucceſſivement; ſi-bien qu'il n'y
„a preſque aucun fonds à faire pour le prix.

„Les autres bois de ligne courbe, plus legers, ſe vendent ordinairement par
„parties de cinquante piéces; & chaque partie ſe vend cent-ſoixante, cent
„ſoixante & dix, cent-quatre-vingts, & juſqu'à deux cents livres, ſelon
„la qualité, c'eſt-à-dire, ſelon leur groſſeur & leur figure, & que leur
„courbe & leurs branches ſont propres aux uſages où on les deſtine.

„Les petites piéces courbes ſe vendent au compte. Elles ſont d'uſage pour
„les chaloupes, & pour les bateaux.

„Enfin les groſſes piéces courbes ſont les plus chéres de toutes celles qui
„ſervent à la conſtruction des vaiſſeaux. Il en a été vendu, dans la même
„année 1699. une partie de ſix doubles courbes de pont d'embas, & dix
„ſimples; douze de pont d'en-haut, ſix à l'équaire, & ſix à fauſſe équai-
„re, pour un vaiſſeau de cent-cinquante cinq piès de long de l'étrave à l'é-
„tambord, quarante-ſix livres la piéce l'une portant l'autre.

„Au regard des planches, dont on fait un grand négoce à Dordregt, on en
„fait quelquefois cinq, ſix, ſept, ou huit, dans une piéce de bois d'un pié,
„meſure de Veſel, c'eſt-à-dire, d'onze pouces; & on les laiſſe toutes en-
„ſemble jointes par le bout, en-ſorte, toutefois, qu'on les puiſſe bien ſé-
„parer avec la main.

„Lors qu'elles ſont vendües, on les fait meſurer par un Maître Juré, aux frais

„du

„du vendeur. On mesure la planche du dessus du bloc pour toutes, & l'on „marque sur elle le nombre des planches qui est dans le bloc; & l'acheteur „& le vendeur font leur compte là-dessus.

„Ce n'est pas par piéce qu'elles se vendent, c'est au cent de piés, savoir, „autant de cents que le bloc en contient. Lors qu'il y a cinq planches „dans un bloc d'un pié d'épaisseur, les cent piés se vendent douze livres, „plus ou moins selon le cours: lors qu'il y a six planches, les cent piés se „vendent huit livres quinze sous: lors qu'il y a sept planches, les cent piés „coûtent vingt sous moins; & tout-de-même, lors qu'il y en a huit, vingt „sous moins que quand il n'y en a que sept: si-bien qu'aiant fait un marché „pour les planches de six piés, il est fait aussi pour les planches de sept & „de huit piés, & l'on en prend indifféremment d'une sorte ou d'autre, au- „tant qu'on en a besoin: & si l'on veut prendre les blocs de suite, comme „ils se trouvent, on en a de cinq sous jusques à dix meilleur marché que „si on les choisissoit.

„Pour le bois de Chêne, qui se vend dans la Nord-hollande, comme à Amst- „terdam, Sardam, Edam, Hoorn & Enkhuise, c'est la Westphalie, le „Brandebourg, la Pologne & toute l'Allemagne, qui les fournissent; & „il consiste principalement en planches de chêne, & en grosses piéces cour- „bes.

„Il a été vendu, l'an 1699. une partie de cent-huit planches, de quarante „à quarante-deux piés de long, & de quatre pouces & un quart d'épais, „dix-sept livres cinq sous la piéce.

„Cent de la même longueur, & de quatre pouces d'épais, seize livres dix „sous la piéce.

„Soixante-six, de trente-deux à trente-quatre piés de long, & de trois „pouces & demi d'épais, treize livres la piéce.

„Trente-cinq, de trente-cinq piés de long, & de deux pouces & demi d'é- „pais, neuf livres la piéce.

„Quatre-vingts-quatre, de la même longueur, & de la même épaisseur, huit „livres la piéce.

„Cent de la même longueur, & de deux pouces d'épais, six livres la „piéce.

„On les nomme communément planches de Dantsig, de Berlin, de Ham- „bourg &c. Enfin elles sont plus ou moins épaisses, à proportion de la lon- „gueur des poutres dont on les tire. On fait les plus épaisses planches dans „les plus longues piéces, & les plus minces planches dans les plus courtes „piéces.

„On tient que les meilleures planches de chêne, sont celles qui viennent „de Conigs-berg; & que les meilleures de sapin rouge, viennent de Nor- „vège.

„Le Quein, Qlin, ou Esquain, est une sorte de planches minces de chê- „ne, & il y en a de diverses épaisseurs, même d'un quart de pouce, & en- „core plus minces. Elles ont ordinairement de long douze à treize piés „Rhénans, ou piés de douze pouces. Celles qui ont cinq quarts de pouce „d'épais coûtent vingt-huit à trente sous. Celles qui ont un pouce coû- „tent vingt-quatre à vingt-six sous. Celles qui ont trois quarts de pouce „coûtent seize à dix-huit sous; & celles qui n'ont qu'un demi pouce, coû-

„tent douze ſous. On en fait des fronteaux de ſéparation, & l'on en bor-
„de le haut des acaſtillages.

„Il y a beaucoup d'endroits dans le Nord, où l'on vend les planches par
„partie qu'on apelle un Schok, ou Schoc, comme à Anſlo, où le Schoc eſt
„de ſoixante-trois planches; mais deux Schocs ne ſont que cent planches.
„A Dronthem & à Norme il y a ſoixante planches au Schoc. A Fréderic-
„ſtad, on fait auſſi le Schoc de ſoixante-trois planches; mais les planches
„de ce païs-là ſont d'un bois rude, & fort ſujet aux gerſures & aux fen-
„tes.

„Les poutres de ſapin rouge ne ſervent ordinairement qu'à faire des barrots
„& des barrotins, & à ſcier en planches.

„Toute cette ſorte de bois vient en des vaiſſeaux, & eſt pris à Norvège,
„en Suéde, dans le Danemarc, en Poméranie, dans la Pruſſe, dans la Po-
„logne, dans la Livonie, la Courlande, & ſur les autres côtes de la mer
„Baltique, & dans ſes iſles.

„On lui donne le nom des lieux où on le prend, ou des riviéres par où
„il eſt voituré. Celui qui eſt le plus eſtimé, vient de Poméranie par la pe-
„tite riviére de Stolpe, & eſt apellé, Poutres de Stolpe.

„Le bois de ces poutres eſt bon; il eſt fort grenu, & d'ordinaire elles ont
„de long dix-ſept à dix-huit piés Rhénans. Celles de Coperwijk ont dix-
„huit, ving-un, vingt-deux, vingt-neuf ou trente piés; & pour les plan-
„ches de ce même lieu-là il y en a onze cens au millier; elles ont environ
„dix pouces de large. Les poutres & les planches de Vleckere ont ordinai-
„rement vingt-trois à vingt-quatre piés de long. A Groenwijk, elles ont
„vingt-quatre à vingt-cinq piés. A Maarde, vingt-deux piés. A Lange-
„ſondt, il y en a de ſeize à dix-ſept piés, & de vingt-ſept, vingt-huit à
„trente piés. A Weſtkiel, elles ont vingt-ſix à vingt-ſept piés.

„Lors que ces poutres ſont ſciées en planches de différentes épaiſſeurs, on
„en vend le pié de long ſur quatre pouces d'épaiſſeur en quarré, un ſou
„deux deniers, monnoie de Hollande, *een ſtuiver twee penningen*, ſi bien
„qu'en faiſant la multiplication on peut ſavoir au juſte ce que chaque plan-
„che vaut, & auſſi ce que vaut une poutre. Ces planches ſervent à recou-
„vrir les tillacs, les demi-ponts, les gaillards, les couvertes &c. & à faire
„les fronteaux de ſéparation. Elles ſont nommées, *Planches de poutres*,
„& en François, *Planches de Pruſſe*, pour les diſtinguer, en Flamand, des
„autres planches, qu'on apelle, Planches du Nord, ou de Norvège.

„On en a vû vendre ci-devant une partie de vingt planches, de trente piés
„de long, d'onze pouces de large, & de trois piés d'épais, ſept livres huit
„ſous la piéce; & l'année 1699. elles ne valoient que cent ſous.

„Une autre partie de vingt planches, auſſi de trente piés de long, de deux
„pouces d'épais, & d'onze pouces de large, cent ſous; & l'annee 1699.
„quatre livres.

„Une partie de quatre-vingts dix planches, de vingt-deux piés de long,
„d'un pouce & trois quarts d'épais, & douze pouces de large, cinquante
„ſous la piéce; & l'annee 1699. quarante-cinq ſous.

„Une partie de ſix-vingts planches, de même longueur, d'un pouce & de-
„mi de large, & d'onze pouces de long, a été vendüe l'an 1699. quarante
„ſous la piéce.

„Une

„Une partie de cent-cinquante planches, de même longueur, d'un pouce „& un quart d'épais, & de dix pouces de large, a été vendüe vingt ſous „la piéce.

„Une partie de vingt planches, de poutres de la riviére de Stolpe, de tren„te piés de long, & de trois pouces d'épais, a été vendüe quatre livres la „piéce. Quatre cents de la même longueur, & d'un pouce d'épais, & dix „pouces de large, ont été vendües trente-ſix ſous la piéce. Quatre cents „encore de la même longueur, de trois quarts de pouce d'épais, & de la „même largeur de dix pouces, ont été vendües vingt ſous la piéce.

„Une partie de deux cents planches de ſapin, de trente piés de long, d'un „pouce d'épais, & de dix pouces de large, a été vendüe ſeize ſous la piéce; „& une autre partie de la même longueur, largeur & épaiſſeur, a été ven„düe quinze ſous la piéce.

„On emploie les planches du Nord, aux cloiſons & ſéparations des cuiſi„nes, des dépences, de la ſainte-barbe, de la foſſe aux cables &c. Elles „ont communément neuf piés de long, & parmi les planches qui ſont de „cette qualité on eſtime beaucoup celles de Coperwijk. Le cent, qui eſt „de ſix-vingts planches, ou de cent-trente, ſe vend, en divers tems, cin„quante quatre livres, ſoixante livres, & ſoixante & dix livres; tant le prix „du bois change, même d'une ſemaine à l'autre.

„Le bois de Sapin rouge dont on fait négoce à Hambourg, eſt preſque „toujours plus long, plus épais & plus peſant que celui qui vient de Nor„vège & de la mer Baltique. Cependant, comme il s'en faut beaucoup „qu'il ne ſoit d'une auſſi bonne nature, il ſe donne toujours à meilleur „marché.

„Outre les poutres & les planches de ſapin, qui viennent du Nord, on en „reçoit encore la plus grande partie du *Bois-rond* qu'on emploie en Hollan„de, c'eſt-à-dire, des mâts & mâtereaux, des vergues, & de toutes ſor„tes d'éparres. On donne ordinairement onze éparres pour dix.

„Les mâts qui viennent de Norvège & de Moſcovie, ſont eſtimez les meil„leurs.

„Le Bois dont on fait les Mâts ſe vend à la palme, c'eſt-à-dire, à une cer„taine meſure qui ſe prend dans la rondeur de l'arbre, environ à quatre piés „de ſon pié, par un Maître Juré.

„Pour cet éfet, on prend un morceau de baleine, avec lequel on fait le „tour du mât, & puis on en prend le diamétre ſur le cercle que fait cette „baleine, & l'on marque la meſure, ou le nombre de palmes qu'on a trou„vées ſur l'arbre, à l'endroit où on l'a meſuré.

„Les Mâts, qu'on nomme Mâts de Sept, & qui ne ſe meſurent point, „ſont ceux qui n'ont pas tout-à fait ſept palmes, mais qui en aprochent. Il „y a auſſi des Mâts de dix qui ne ſe meſurent point, & qui, par conſé„quent, ne ſe marquent point: on les achète à l'œil.

„Toutes les piéces de *Bois rond*, qui ont au-deſſus de quatorze palmes, & „qu'on apelle *Piéces*, par excellence, doivent être meſurées, & le nom„bre des palmes doit être marqué deſſus avec une eſpéce de roüane, ou„roinette. Le prix de cette ſorte de bois, non-ſeulement eſt different, ſelon „les tems, comme eſt le prix des autres; mais la différence va encore plus „loin; & pour le faire bien connoître, on va raporter ici le prix de quel-

ques

„ques ventes, qui ont été faites en des tems peu différens, de mâts égaux, „ou preſque égaux.

„Un mât de dix-huit palmes, & trois quarts de palme de circonférence, & „de ſoixante-huit piés de long, a été vendu quatre-vingts livres. Un de „la même circonférence, & de ſoixante-quatre piés de long, ſoixante livres. „Un autre de la même circonférence, & de ſoixante & quatorze piés de long, „ſoixante livres. Un de dix-huit palmes & demie, & de ſoixante & dix „piés de long, ſoixante livres.

„Un mât de vingt & une palme de circonférence, & de quatre-vingts qua„tre piés de long, a été vendu ſix-vingts livres; & un autre de la même „circonférence, & de quatre-vingts-ſix piés de long, n'a été vendu que cent „livres. Un autre de la même circonférence, & de quatre-vingts-un pié „de long, cent-cinquante livres. Un de la même circonférence & de ſoi„xante & dix-huit piés de long, quatre-vingts cinq livres. Un autre de la „même circonférence, & de la même longueur, ſix-vingts livres.

Voici les prix de ventes qui ont été faites en Hollande, l'an 1699. de mâts, mâtereaux & vergues de diverſes grandeurs, ſelon les proportions des différens mâts, & de toute la mâture d'un vaiſſeau.

Un grand mât de quatre-vingts-huit piés de long, & de vingt & une palme & demie de circonférence, a été vendu deux-cents livres.

Une autre piéce de la même longueur, & de vingt palmes & demie de circonférence, pour joindre au mât, a été vendüe cent-ſoixante & dix livres.

Une autre piéce, pour faire deux jumelles, de quatre-vingts-ſept piés de long, & de vingt & une palme de circonférence; cent-cinquante livres.

Une piéce pour le mât de miſéne, de quatre-vingts piés de longueur, & de dix-huit palmes de circonférence; cent-cinquante livres.

Une piéce pour joindre au mât, de ſoixante & un pié de longueur, & de ſeize palmes de circonférence; ſoixante & dix livres.

Une piéce de ſoixante & dix piés de long, & de vingt palmes de circonférence, pour faire un mât de beaupré; cent livres.

Une piéce pour faire des jumelles, de ſoixante-cinq piés de long, & de vingt palmes de circonférence; quatre-vints-dix livres.

Une piéce de ſoixante & dix piés de long, & de vingt palmes & demie de circonférence, pour faire un mât d'artimon; cent-livres.

Une piéce de ſoixante-trois piés de long, & de dix-huit palmes & demie de circonférence, pour faire un grand mât de hune, quatre-vingts livres.

Une piéce de ſoixante-deux piés de long, & de dix-huit palmes de circonférence, pour un mât de hune d'avant; ſoixante & dix livres.

Une piéce de quatre-vingts-neuf piés de long, & de dix-neuf palmes de circonférence, pour faire une grande vergue; cent-trente livres.

Une piéce de quatre-vingts piés de long, & de dix-ſept palmes & demie de circonférence, pour faire une vergue de miſéne, quatre-vingts livres.

Une piéce de ſoixante piés de long, & de quatorze palmes de circonférence, pour faire une vergue de ſivadiére; quarante livres.

Une piéce de ſoixante piés de long, & de douze palmes de circonférence, pour faire une vergue de grand hunier, trente livres.

Une vergue de petit hunier, de cinquante-quatre piés de long, & de dix palmes de circonférence; vingt-cinq livres.

Une

Une vergue de foule, de quarante-huit piés de long, & de huit palmes de circonférence; ſeize livres.

Une piéce de ſoixante & douze piés de long, & de douze palmes de circonférence, pour faire une vergue d'artimon; trente-cinq livres.

Une piéce de rechange pour les mâts, de quatre-vingts-huit piés de long, & de dix-neuf palmes de circonférence; cent-cinquante livres.

Une autre piéce de rechange, de ſoixante & dix-huit piés de long, & de ſeize palmes & demie de circonférence; quatre-vingts livres.

Quatre piéces de Sept, aſſez fortes, pour les perroquets; ſept livres la piéce.

Neuf autres piéces de Sept, pour les vergues des perroquets; cinq livres dix ſous la piéce.

Un grand mât de quatre-vingts-douze piés de long, & de vingt-deux à vingt-trois palmes de circonférence, a été vendu quatre cents-cinquante livres.

Trois mâts de vingt-cinq, vingt-ſix & vingt-ſept palmes de circonférence, & de quatre-vingts-dix piés de long, ont été vendus ſept cents-cinquante livres la piéce.

Un mât de vingt-huit palmes de circonférence, & de quatre-vingts-dix piés de long, a été acheté, pour la Compagnie des Indes Orientales, mille livres.

Un mât de quatre-vingts-dix-ſept piés de long, & de dix-neuf palmes de circonférence, tout mis en œuvre, & prêt à arborer, a été acheté trois cens-cinquante livres, pour ſervir à une galiote longue de quatre-vingts piés, de l'étrave à l'étambord.

Autrefois on a vû promettre, à Amſterdam, trois mille livres d'un mât extraordinaire, & le Marchand ne le voulut pas donner: il fut vendu encore plus cher, pour mener en Eſpagne.

Voici maintenant la mâture d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à l'étambord, vingt-neuf piés de bau, & treize piés de creux; avec un château d'avant de cinq piés & demi de hauteur, & une chambre de quatre piés & demi au-deſſous. C'eſt le vaiſſeau dont M. Witſen a donné les proportions; & c'eſt auſſi la mâture qu'il a réglée; & le prix y a été mis par un des plus célébres Mâteurs d'Amſterdam, & par un Courtier, ſuivant le prix courant de l'an 1699.

Il faut que le grand mât ait quatre-vingts piés de long, & dix-huit palmes de circonférence; & que le ton ait huit piés de haut. Un tel mât doit coûter cent-cinquante livres.

Le mât de miſéne eſt de ſoixante & dix piés de long, & de ſeize palmes de circonférence; & le ton doit avoir ſept piés de haut. Il peut coûter cent livres.

Le mât de beaupré eſt de ſoixante piés de long, & de dix-huit palmes de circonférence. Il doit coûter ſoixante & dix livres.

Le mât d'artimon eſt de ſoixante piés de long, & d'onze palmes & demie de circonférence; & le ton de quatre piès & demi de haut. Il doit coûter cinquante livres.

Le grand mât de hune eſt de cinquante & un pié de long, d'onze palmes & demie de circonférence; & le ton de quatre piés & demi de haut. Il doit coûter vingt-deux livres.

Le mât de hune d'avant eſt de quarante & un pié de long, de neuf palmes & demie de circonférence ; & le ton de trois piés & demi de haut. Il doit coûter douze livres.

Le grand perroquet eſt de vingt-deux piés de long, & de quatre palmes de circonférence. Il doit coûter trois à quatre livres.

Le perroquet d'avant eſt de dix-huit piés de long, & de quatre palmes de circonférence. Il doit coûter trois livres.

Le perroquet de foule eſt de vingt-ſix piés de long, & de quatre palmes & demie de circonférence. Il doit coûter quatre livres.

Le perroquet de beaupré, ou tourmentin, eſt de vingt piés de long, & de quatre palmes de circonférence. Il doit coûter trois livres.

La grande vergue eſt de ſoixante-neuf piés de long, & de treize palmes de circonférence. Elle doit coûter trente-cinq livres.

La vergue de miſéne eſt de ſoixante piés ſix pouces de long, & d'onze palmes de circonférence. Elle doit coûter vingt-cinq livres.

La vergue d'artimon eſt de ſoixante-deux piés de long, & de ſept palmes & demie de circonférence. Elle doit coûter quatorze livres.

La vergue de ſivadiére eſt de quarante-cinq piés de long, & de ſept palmes de circonférence. Elle doit coûter neuf livres.

La vergue de grand hunier eſt de trente-ſix piés de long, & de ſept palmes de circonférence. Elle doit coûter huit livres.

La vergue de petit hunier eſt de trente-deux piés de long, & de ſix palmes de circonférence. Elle doit coûter ſept livres.

La vergue du perroquet de beaupré eſt de vingt piés de long, & de quatre palmes & demie de circonférence. Elle doit coûter cinquante ſous à trois livres.

La vergue du grand perroquet eſt de vingt-deux piés de long, & de quatre palmes & demie de circonférence. Elle doit coûter trois livres.

La vergue du perroquet de miſéne eſt de ſeize piés de long, & de quatre palmes de circonférence. Elle doit coûter trente-cinq ſous.

La vergue du perroquet d'artimon eſt de dix-neuf piés de long, & de quatre palmes de circonférence. Elle doit coûter quarante-cinq ſous.

BOIS. Vaiſſeau qui a reçu des coups en bois dans un combat. *Een ſchip onder waater geſchooten.*

BOIS de chaufage. *Brandt-hout.*

Le Munitionaire pourra s'aider de la cuiſine du Capitaine, en cas qu'il ſoit chargé d'un trop grand nombre d'Oficiers, pourvu qu'il contribüe au bois de chaufage, à proportion du ſervice qu'il tirera de la cuiſine.

FAIRE du bois. *Sig van hout, of brandt-hout voorſien ; Brandt-hout maaken, haalen, kappen.*

BOIS de pique, ou de lance. *Piek-ſchacht of ſchaft, Lans-ſchacht.*

C'eſt leur manche. Le bois des piques & demi-piques eſt de frêne plus fort que celui dont on ſe ſert à terre pour les piques, & les demi-piques.

BOITE. De la Boite. *Aas.*

C'eſt l'appas qu'un pêcheur met à l'ameçon.

BOITE d'un villebrequin. *Omſlag.*

C'eſt le morceau de bois dans lequel on met la méche.

BOITE d'écouvillon. Voiez, Bouton.

BOITE du gouvernail. *Laei van 't roer.*

C'eſt la piéce de bois percée, au-travers de laquelle paſſe le timon ou la barre.

BOITE à pierrier. *Kaamer, Baſſe-kaamer, De kaamer van een ſteen-ſtuk.*

C'eſt un corps cylindrique & concave, ou une eſpéce d'étui de bronze, ou de fer, rempli de poudre; & une lumiére, qui répond à cette poudre. On met cette boîte, ainſi chargée, dans le pierrier par la culaſſe, derriére le reſte de la charge, qu'elle chaſſe auſſi-tôt qu'elle a pris feu.

BOMBARDE. *Donder-bus.*

C'eſt une piéce d'artillerie, dont on ſe ſervoit autrefois, qui étoit groſſe, courte & creuſe en forme de tuïau, aiant une ouverture fort large, & faiſant beaucoup de bruit. On s'en ſert peu aujourdhui.

BOMBARDER. *Met bomben beſchieten, Bombardeeren, Bomben werpen.*

C'eſt jetter des bombes dans une place.

BOMBARDIER. *Een Bombardeerder.*

C'eſt celui qui met le feu à la bombe.

BOMBE. *Bomb, Vuur-kloot, Werp-vuur-kloot.*

C'eſt un gros boulet de fer creux en-dedans, & qui a deux anſes à côté de ſa lumiére, ſur laquelle on met une fuſée après qu'on l'a rempli de feux d'artifice & de poudre. Les bombes ſe tirent dans un mortier qui eſt monté ſur un afût, & qu'on place ſur une plateforme qui eſt dans le fond du vaiſſeau. On y met enſuite la quantité de poudre que l'on juge néceſſaire, & la bombe par-deſſus. On ſe ſert d'étoupes & de terre-graſſe pour fermer le vuide, ou l'entre-deux qui peut reſter entre la bombe, le mortier, & la poudre; & on met un tampon par-deſſus la bombe. Après cela le Canonnier donne l'élévation qu'il faut au mortier, pour la chaſſer à l'endroit où il veut qu'elle tombe; ce qui étant fait il commence à mettre le feu à la fuſée de la bombe avec une méche allumée, qu'il tient d'une main; & auſſi-tôt qu'elle a pris, il porte une autre méche ſur l'amorce du mortier, qui mettant le feu à la poudre du dedans, chaſſe la bombe en l'air, & la fait aller au lieu où il veut cauſer du deſordre. On dit Bombe foudroïante, & Bombe flamboïante. La premiére eſt celle qui tüe, qui briſe & fracaſſe tout; & l'autre eſt une bombe qui n'étant remplie que de feux d'artifice, ſert ſeulement à éclairer. L'uſage des bombes n'eſt pas ancien. Les premiéres qu'on a vües furent jettées dans la ville de Wactendonch, en Gueldres. On tient cependant, que dès l'an 1588. un habitant de Venlo s'en étoit ſervi aux feux d'artifice, & qu'en s'y éxercant il en étoit tombé une ſur Venlo, qui avoit cauſé un ſi grand embraſement qu'une partie de la ville avoit été embraſée. Les Eſpagnols & les Hollandois ſe ſont ſervis de bombes l'an 1634. Malthus, Ingénieur Anglois, paſſa de Hollande en France, & y établit l'uſage de ces machines. Il ſervit à leurs batteries au ſiége de Collioure, l'an 1642. La plupart de ceux qui ont ſervi depuis aux batteries des bombes, ont été des élèves de Malthus.

BOMBE'. Bois bombé. *Geboogen hout.*

C'eſt celui qui eſt fait en arc, & un peu courbé.

BOMERIE. Prêt à la groſſe avanture. *Bodemerije.*

C'eſt l'interêt des ſommes de deniers prêtées entre Marchands ſur la quille d'un vaiſſeau, ou ſur les marchandiſes qui y ſont chargées, moiennant quoi

le prêteur ſe ſoumet aux riſques de la mer & de la guerre. Cela s'apelle autrement, Prêt à la groſſe avanture. Comme l'argent que l'on prête, & qui raporte quinze, vingt, & juſques à trente pour cent, ſelon les riſques, n'eſt prêté, pour l'ordinaire, que ſur la quille du vaiſſeau, qui chez les Hollandois s'apelle *Bodem*, d'où ils ont fait *Bodemerije*, on a auſſi apellé ce prêt, *Bomerie*.

„La Bomerie n'eſt pas compriſe dans la loi qui défend entre Marchands „une ſtipulation de profit au-deſſus de douze pour cent: car comme non-„ſeulement on hazarde ici le profit de ſon argent, mais encore on porte ſa „part des pertes qui ſe font, il eſt juſte qu'on ait auſſi part au profit; & „il y a encore plus de juſtice, s'il paroît que les circonſtances des lieux & „des tems augmentent le danger.

„Un Maître qui ſe trouve en peine dans les mers qui ſont au-delà de Dou-„vres, ou du Sond, & dans le Sond, peut faire un emprunt de Bomerie „juſques au quart de la valeur de la quille, & non davantage, ſi ce n'eſt „dans la plus preſſante néceſſité. Il en eſt de même à l'égard d'un Maître „qui eſt intereſſé dans la cargaiſon.

„Les Maîtres Hollandois qui ſont au-deçà du Pas de Calais, & du Sond, ne „peuvent faire aucun achat ſur la quille du vaiſſeau, ni prendre de l'argent „à bomerie, que du conſentenent exprès de la plus grande partie des af-„freteurs: autrement ils en demeurent ſeuls chargez.

BONAVOGLIE. *Een gehuurde Roeijer.*

C'eſt le nom, qu'on donne à celui qui s'engage volontairement à tirer la rame, ſous de certaines conditions de recompenſe.

BON de voiles. Voiez, Voilier. *Vaardig in 't zeilen, Een ſnel-zeilende of wel bezeilt ſchip.*

BONIFIER une baléne. *Walviſch-ſpek ſnijen.*

C'eſt la dépecer, en fondre le lard, & en tirer tout ce qu'il y a de bon. Voiez, Baléne.

BONNASSE, Calme. *Stilte.*

C'eſt une diſcontinuation du vent, & un aplaniſſement des houles, ou lames de la mer. Voiez, Calme.

BONNEAU, Gaviteau. Voiez, Boüée.

C'eſt un morceau de bois, ou de liége, & quelquefois un barril relié de fer, qui flotant ſur l'eau marque l'endroit où les ancres ſont moüillées dans les ports ou rades.

BONNE de nage. Une chaloupe qui eſt bonne de nage. *Een wel roeijende, of wel beroeijde ſloep.*

C'eſt-à-dire qu'elle eſt facile à manier, & qu'elle paſſe ou avance bien, à l'aide des avirons ſeulement.

BONNE Tenüe. Voiez, Tenüe.

BONNETS de Mariniers Flamands, faits de pennes de laine de diverſes couleurs. *Gedreumelde mutſen.*

BONNETTE. *Bonnet.*

Ce ſont de petites voiles dont on ſe ſert lors qu'il y a peu de vent, ou pour agrandir celles du vaiſſeau, ou pour y en mettre un plus grand nombre.

BONNETTE maillée. *Onder-bonnet, Bonnet.*

Ces Bonnettes ſervent à allonger les baſſes voiles, pour aller plus vite, quand

quand il fait beau tems. On les atache à des mailles, c'eſt-à-dire à des œillets qui ſont près de la ralingue, après quoi on amarre les écoutes aux points des bonnettes.

„SECONDES bonnettes maillées. *Fatſen.* On les laſſe encore aux bonnettes „maillées par-deſſous, au-moins chez les Hollandois.

„BONNETTES maillées des huniers. *Fatſen, Bonnetten.*

BONNETTES en étui, Miſéne en étui, Coutelas. *Ly-zeilen.*

Ce ſont de petites voiles qui ont la figure d'un étui, & qui ſe mettent par le bout le plus étroit, à chaque extrémité des vergues, ſur des piéces de bois qu'on nomme Boute-hors. Ainſi elles regnent le long des côtés des deux baſſes voiles & des huniers. Le vent aiant fraîchi, je fis mettre les bonnettes en étui, qui ſont d'un bon ſecours lors que la mer eſt unie.

„Les bonnettes en étui des Turcs ſont très-bien faites; elles évident fort-„bien par le haut, ſont larges par le bas, & prennent fort juſte par-tout.

„Celles des Hollandois paſſent trop derriére les voiles par le haut.

BONNETTE lardée, Larder la bonnette. *Een bonnet met ſpek geſtooken, om de lekkagie te ſtoppen.*

C'eſt une pratique des Calfateurs, quand un vaiſſeau a une voie d'eau, ſans pouvoir découvrir l'endroit où elle eſt, & qu'ils la veulent trouver pour l'arrêter; en ces occaſions ils lardent une bonnette avec de l'étoupe, qu'on pique ſur la voile avec du fil à voile, & après avoir moüillé la bonnette, ils jettent de la cendre, ou de la pouſſiére, ſur ces bouts de fil de carret & d'étoupe, afin de leur donner un peu de poids pour faire enfoncer la bonnette dans l'eau. En cet état ils la deſcendent dans la mer, & la promènent à ſtribord & à babord de la quille, juſques-à-ce qu'elle ſe trouve oppoſée à l'ouverture ou débris qui eſt dans le bordage; car alors l'eau qui court pour y entrer, pouſſe la bonnette contre le trou; ce qui ſe connoît par une eſpéce de gazoüillement, ou de frémiſſement, que font la bonnette & la voie d'eau. Les matelots, pour exprimer ce bruit, ou gazoüillement, diſent que la bonnette ſuppe. Notre vaiſſeau avoit une voie d'eau ſi difficile à recon-noître, qu'il nous falut larder la bonnette.

LASSER la bonnette. *Het Bonnet aanrijgen.*

C'eſt l'amarrer ſous la voile avec des éguillettes, qui la laſſent dans les œil-lets.

DE'LASSER, Déranger, Démailler la bonnette. *Het Bonnet los maaken.*

C'eſt la détacher de la voile où elle étoit attachée.

BON Tour. Il eſt venu par le bon tour. *Het kaabel is klaar gedraaid, het touw is klaar geraakt, klaar geſwaait.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui étant afourché a évité, de-ſorte que les cables ne ſe ſont point croiſez.

BORD. *Boord.*

Le mot de bord eſt pris ordinairement pour le mot de vaiſſeau. Sur le ſoir nous retournâmes à bord. Les matelots ne doivent point ſortir de bord ſans congé. Notre vaiſſeau aiant coulé bas, nous nous ſauvâmes à bord du vaiſſeau le plus prochain. Ils s'embarquérent ſur ce bord. On rendit le bord autant propre qu'on put. Nous larguâmes de bord notre pirogue, à laquelle nous filâmes devant le nez ſoixante braſſes de grêlin frapé ſur un grapin. Nous partîmes de bord.

ETRE à bord, pour dire, Etre au vaiſſeau. *Geſcheept zijn.*

RENVERSER, Tourner, Changer le bord. *Omwenden, overleggen, afleggen, afwenden.*

C'eſt revirer, & porter le cap ſur un autre air de vent.

CHANGER le bord en virant vent devant. *By de windt op wenden, Overſtaag wenden.*

VENIR à bord. *Aan boord komen, Scheep komen.*

C'eſt ſe rendre dans un vaiſſeau, ou le joindre. Tous les Oficiers Généraux vinrent à bord de l'Amiral. Pendant le calme les Capitaines des vaiſſeaux de l'eſcadre vinrent à notre bord.

ALLER à bord, *Na ſchip toe vaaren, of gaan; Aan boord vaaren; Scheep gaan.*

DEMEURER à bord. *Binnen boord blijven.*

RENDRE le bord. *Inloopen, Binnen loopen, Aanlanden, Aendoen, Binnen haven aankoomen.*

C'eſt-à-dire, Venir moüiller, ou donner fond dans quelque rade, ou dans quelque port. Au bout de ſix ſemaines notre eſcadre rendit le bord à Dunquerque. Voiez, Rendre.

BORD ſur Bord. Courir bord ſur bord. *Over en weer zeilen.*

C'eſt louvier, & gouverner tantôt à ſtribord, tantôt à babord, lors-qu'on veut atendre quelque vaiſſeau, ou que le vent eſt contraire, & qu'il ne permet pas de porter à route; ainſi l'on chicane le vent, & on court ſur pluſieurs routes, pour aprocher du lieu où l'on veut aller, ou pour ne s'abatre pas, & ne s'éloigner que le moins qu'on peut.

FAIRE un bord, Faire une bordée. *Een gang loopen.*

C'eſt faire une route, ſoit à babord, ſoit à ſtribord. Nous fîmes un petit bord vers la terre, après quoi nous revirâmes pour faire un bord à la mer.

COURIR même bord que l'ennemi, Tenir même bord. *Met den vyandt een en deſelve koers loopen, Nevens den vyandt zeilen, Met den vyandt heen loopen.*

C'eſt virer à ſtribord ou à babord, ſelon que l'ennemi y a viré, & porter ſur le même rumb.

METTRE à l'autre bord, Virer, Changer de bord. *Overſtaag wenden, Op een ander boeg wenden.* Voiez, Renverſer le bord.

Nos vaiſſeaux ont mis à l'autre bord, pour parer ce banc. Nous mîmes à l'autre bord, & pendant ſix horloges nous courûmes bord ſur bord.

TENIR bord ſur bord. *Heen en weer by de windt op laveeren.*

C'eſt-à-dire, Courir d'un côté & d'autre au plus près du vent, en atendant quelque choſe. Comme il y avoit dans notre flote de fort mauvais voiliers, nous fûmes obligez vers le ſoir de tenir bord ſur bord, pour les atendre.

DE BORD à bord. *Aen de een boord, en aan d'andere boord, Soo veel ſtreeken windts aan de een boord, als aan d'andere boord.*

Cette expreſſion veut dire, Autant ſur un côte du vaiſſeau que ſur l'autre, & ſignifie encore, de part & d'autre de la droite route; ce qui revient à la même choſe. Par exemple, on dit que l'on peut naviger, ou faire des bordées ſur onze pointes de compas de bord à bord; cela veut dire qu'on peut ſe ſervir des onze airs de vent qui ſont à ſtribord, ou à l'un des côtés du vent de la route; & encore des onze autres airs de vent qui ſont à babord,

bord, ou à l'autre côté du même vent de la route; comme ſi le lieu de la route eſt à l'Oüeſt, le vent d'Eſt ſera le vent de la droite route, & vous pouvez vous ſervir de vingt-deux vents pour porter à l'Oüeſt, ſavoir, des onze airs de vent qui ſont depuis l'Eſt juſques au Sud-oüeſt-quart-au-ſud, & des onze autres airs de vent qui ſont depuis l'Eſt juſqu'au Nord-oüeſt-quart-au-nord: ainſi c'eſt naviger & gouverner ſur onze airs de vent de bord à bord.

BORD à bord. Deux vaiſſeaux qui ſont bord à bord. *Twee ſcheepen die malkander op zy leggen, of aan boord van malkanderen.*

C'eſt-à-dire, qu'ils ſont près l'un de l'autre de l'avant en arriére.

UN BORD qui allonge. *Een goedt ſlag-boeg.*

C'eſt-à-dire que la bordée que l'on court, lors que le vent eſt contraire, ſert à la route.

BON BORD. Faire un bon bord. *Een goedt boeg-ſlag.*

C'eſt-à-dire que l'on a gagné, ou avancé à ſa route, étant au plus près du vent.

BORD à terre, Bord au large. *Wenden na het landt, en wederom wenden na de zee.*

On emploie ce terme lors qu'on parle d'un vaiſſeau qui court à la mer, & recourt à terre, ou de la mer à la terre & de la terre à la mer.

PASSER tous les canons d'un bord. Voiez, Canon.

ALLER à bord. Il faut aller à bord. *Elk ſijn beſt om te enteren.*

Cela ſe dit comme une menace que l'on fait à l'égard des vaiſſeaux ennemis, pour les aller attaquer, accrocher & enlever.

PASSE du monde ſur bord. *Val, Val op de reep-val.*

C'eſt un commandement qui ſe fait à l'équipage, pour faire paſſer des matelots des deux côtés de l'échelle, pour recevoir ceux qui veulent entrer ou ſortir du vaiſſeau. Ce commandement ne ſe fait que pour les Oficiers, & pour ceux que l'on veut honorer.

A BORD d'un tel vaiſſeau, ou Fait à bord d'un tel vaiſſeau &c. *Aan boord van 't ſchip* &c.

C'eſt-à-dire, daté ſur un tel vaiſſeau.

BAS-Bord; Haut-bord, Vaiſſeau de bas-bord, ou de haut-bord. Voiez, Navire & Vaiſſeau.

BORD de la mer. *Oever, Strandt.*

C'eſt le rivage, ou les premiéres terres qui bornent la mer.

BORD, Bordage. *Boei-plank, Boei-gang, Gang.*

Ce ſont les planches qu'on emploie à border un vaiſſeau.

FRANC-BORD, Le Franc-bord. *De buiten-huidt, De huidt.*

Ce ſont les bordages qui couvrent les membres du vaiſſeau.

FRANC-BORD. *Boeiſel.*

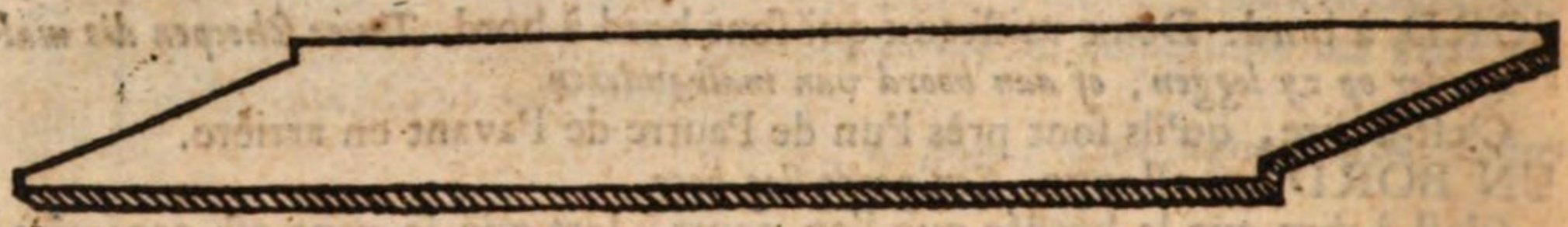
Ce mot ſe prend auſſi en particulier pour le bordage, depuis le bas des fleurs juſques au haut du vaiſſeau.

BORDAGE, Bordages, Franc-bord, Franc-bordage. *Boeiſel, Boei-gangen, Boei-planken, Huidt-gangen, Huidt, Huidicht, Buiten-huidt.*

C'eſt le revêtement de planches qui couvre le corps du vaiſſeau par-dehors, depuis le gabord juſqu'au platbord. Quelques-uns l'apellent le Franc-bordage, pour le diſtinguer du bordage intérieur, qui s'apelle Serrage, Ser-

res, ou Vaigres. Les Charpentiers apellent auſſi Bordages les planches qu'ils emploient. On dit, Bordage de tant de pouces, par éxemple, de quatre pouces, c'eſt-à-dire qu'il a quatre pouces d'épaiſſeur.

„Il faut que les bordages & les ceintes, qu'on deſtine pour un vaiſſeau, „ſoient pris de quatre à ſix pouces plus longs que leur meſure juſte, même „en y comprenant leur rondeur, ou-bien ils ſe trouveront trop courts.



BORDAGES de fond. *Vlak-gangen*, *Gangen in 't vlak*, *Sandt-ſtrooken*.

Ce terme eſt équivoque en Flamand auſſi-bien qu'en François: il comprend, ſi l'on veut, tous les bordages depuis la quille juſqu'au premier bordage des fleurs, & par conſéquent les Gabords & les Ribords, & ſous cette idée on lui donne auſſi en Flamand les noms ci-deſſus. Mais fort ſouvent il ne comprend que les bordages depuis les Ribords juſqu'au premier bordage des fleurs. Outre cela on confond auſſi les Gabords & les Ribords, en prenant l'un & l'autre mot pour les deux premiéres planches qui joignent la quille par les deux côtés; & de même en Flamand on confond *Kiel-gangen* ou *Gaar-borden* avec *Sant-ſtrooken* ou *Saadt-ſtrooken*; au-lieu qu'il y a des Charpentiers qui diſtinguent, & nomment ces deux premiéres planches ſeulement Gabords, & en Flamand auſſi *Gaar-borden* ou *Kiel-gangen*, & les deux autres premiéres planches qui ſuivent, c'eſt-à-dire une de chaque côté, après les Gabords, ils les nomment Ribords, & en Flamand *Sandt-ſtrooken*.

„Pour donner une épaiſſeur convenable aux bordages de fond, & même à „tout le franc-bordage, un Ecrivain Flamand preſcrit la règle que voici.

	Piés.			Epaiſſeur.
Les Bordages de fond d'un vaiſſeau de	40	à	60	piés de long de l'étrave à l'étambord doivent être de 2 pouces d'épais.
De	60	à	80	2½
	80	à	100	3
	100	à	120	3½
	120	à	140	4
	140	à	160	4½
	160	à	170	4½

„Un autre Auteur dit que l'épaiſſeur du franc-bordage ſe doit régler par „l'épaiſſeur de l'étrave, & qu'on lui doit donner le quart de cette épaiſſeur, „& même un peu plus.

„Le bordage de l'arcaſſe peut être d'un tiers plus mince que celui des côtés.

„Lors qu'il s'agit des plus grands vaiſſeaux, pour leſquels il faut des bor-

„dages

„dages plus épais, & par conſéquent plus difficiles à plier, on tâche de ſe „paſſer du feu, en tout, ou en partie, c'eſt-à-dire de n'avoir, pas beſoin „de les chaufer, & de les plier beaucoup; & pour cet éfet on prend des „bouts de poutres qu'on choiſit fort unies, & on les ſcie en courbe entier, „ſur des modèles; ou en demi-courbe, & en ce cas on les chaufe un peu, „pour achever de les faire courber.

„La largeur des planches du franc-bordage, eſt le plus ſouvent de dix-„huit, vingt, ou vingt-deux pouces.

„L'Auteur qui a donné les proportions du vaiſſeau de cente-trente-quatre piés de long de l'étrave à l'étambord, dont il eſt ſouvent parlé en ce livre, donne quatre pouces d'épais aux bordages de fond.

BORDAGE. Premier Bordage des fleurs. *Kimme-gang.*

„On trouve à Amſterdam, & dans toute la Nord-hollande, une maniére „différente de celle dont on ſe ſert le long de la Meuſe & ailleurs, au ſu-„jet de la premiére planche des fleurs, qui joint le dernier bordage de fond, „car on la tient plus épaiſſe que le reſte du bordage; & il en eſt de même „pour les vaigres: au-lieu qu'ailleurs on tient tous les bordages égaux, & „ſur un même modèle. Cette premiére planche s'apelle *Kimme-gang* en „Flamand, quoi que ce terme s'emploie auſſi, fort-ſouvent, pour tous „les bordages des fleurs, ſur-tout par ceux qui n'emploient point de pre-„miére planche plus épaiſſe que les autres.

BORDAGES des Fleurs. *Gangen in de Kimmen, Kimme-gangen.*

Ce ſont les planches qu'on emploie à border les fleurs du vaiſſeau, & qui en font la rondeur dans les côtés, depuis le fond de cale juſques vers la plus baſſe préceinte. Cette rondeur contribüe beaucoup à faire floter le vaiſſeau; elle ſert à le faire relever plus aiſément lors qu'il vient à toucher; & elle fait qu'il ne s'endommage pas ſi facilement qu'il feroit, ſi le bas de ſes côtés étoit plus quarré.

„On emploie dans les fleurs d'un vaiſſeau trois ou quatre piéces de borda-„ge, ou même plus, ſelon la grandeur du navire, & ſelon la rondeur „qu'on leur veut donner.

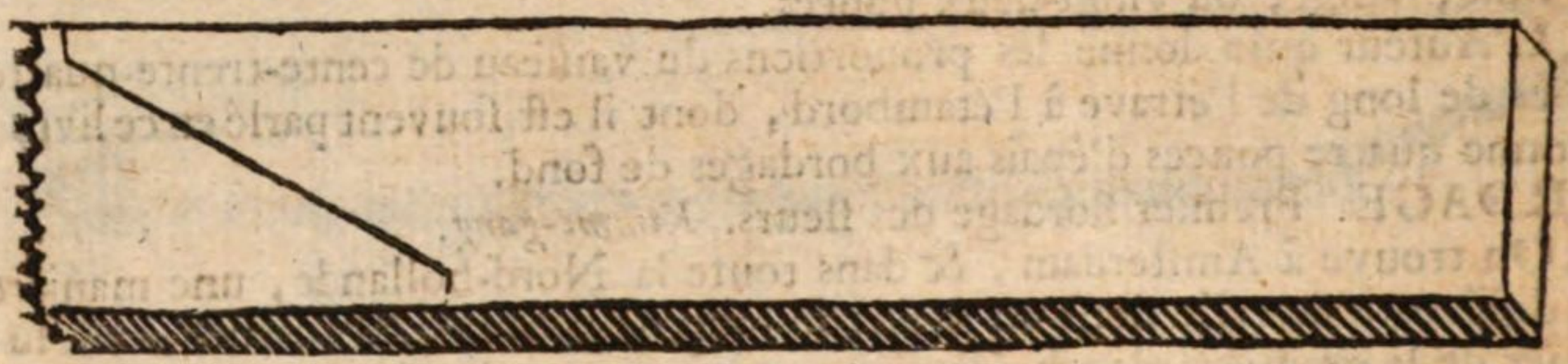
BORDAGES d'entre les préceintes, ou Couples. *Vullingen, Spant-vulling.*

Ce ſont les deux piéces de bordage qu'on met entre chaque préceinte. Elles s'apellent auſſi Fermetures, ou Fermures.

„On donne aux bordages d'entre les préceintes une largeur convenable à „la grandeur du vaiſſeau. Ceux qui ſont entre les deux plus baſſes précein-„tes, doivent être proportionez en-ſorte que les dalots y puiſſent être „commodément percez, & qu'ils ſe rencontrent juſte au-deſſous de la ſe-„conde préceinte. Les entre-ſabords ſont proportionez à la largeur qu'on „donne aux ſabords. Les bordages d'entre les préceintes qui ſont au-deſ-„ſus des ſabords, doivent auſſi avoir leur juſte proportion, pour y percer „les dalots du haut pont. Il faut remarquer qu'à la préceinte qui eſt „au-deſſus des ſabords, on commence à diminuer l'épaiſſeur des bordages, „& qu'on continüe juſques au haut.

„On donne le plus ſouvent aux fermures, ou couples d'entre les précein-„tes, la moitié de l'épaiſſeur des préceintes: cependant on change cette „diſpoſition ſelon qu'on le juge à propos, par raport aux proportions du „bâtiment entier. Mais à l'égard de leur largeur ou hauteur, il n'y a point

„de règle à donner, que de prendre bien garde que toutes les fermures „ſoient ſi bien proportionées que les ſabords & les dalots puiſſent s'y pla- „cer commodément, & d'une maniére qui ſoit agréable ; & pour cet éfet „on les doit tenir un peu plus étroites vers l'avant & vers l'arriére qu'au „milieu. Au-reſte comme on ne les préſente point & qu'il les faut dreſſer „toutes prêtes par la règle ſeulement, il y faut être fort éxact, & prendre „ſoin qu'il n'y ait point de defauts.



BORDAGES d'entre les deux préceintes du premier rang, ou plus baſſes préceintes. *Spant-dikke-vulling.*

BORDAGES des ſabords, Fermures des ſabords. *Breegang*, *Breegangen*, *Geſchut-gangen*, *Schut-vullingen.*

Ce ſont tous les bordages d'entre les deux préceintes où les ſabords ſont percez. Les entre-ſabords, qui ſont les courtes planches, ou la courte planche qui remplit les diſtances qui ſont entre les ſabords, s'apelle particuliérement *Schut-vulling*, quoi qu'on ſe ſerve auſſi de ce mot, en Flamand, pour tout le bordage d'entre les préceintes des ſabords ; & lors que les ſabords ſont percez contre la préceinte du haut, & qu'il y a un bordage au-deſſous, qui remplit depuis la préceinte juſqu'à leur hauteur, & qui eſt la baſe des ſabords, on l'apelle *de Sente op de hoogte van de onder-kant der poorten*, & auſſi *Breegang.* Voiez, Entre-ſabords.

BORDAGES des acaſtillages, ou Eſquain, Quein, Qlin. Voiez, Eſquain.

PREMIER Bordage de l'eſquain. *Set-gang op het raahout.*

C'eſt le bordage qui ſe poſe ſur la liſſe de vibord, pour commencer les acaſtillages : il eſt plus épais que le reſte de l'eſquain.

„Au-deſſus de la liſſe de vibord on voit une planche de bon bois, fort „ſéche, d'épaiſſeur à-peu-près de deux pouces, plus ou moins, ſelon la „grandeur du vaiſſeau, où il y a une rablure pour y faire entrer l'eſquain „des acaſtillages.

„Dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, on donne dix-huit „pouces de large au premier bordage de l'eſquain à l'arriére, & dix-neuf „pouces à l'avant ; & un pouce & demi d'épais.

„La plus baſſe planche de l'acaſtillage, c'eſt-à-dire, celle qui eſt poſée ſur „la liſſe de vibord, doit être d'égale largeur à l'avant & à l'arriére.

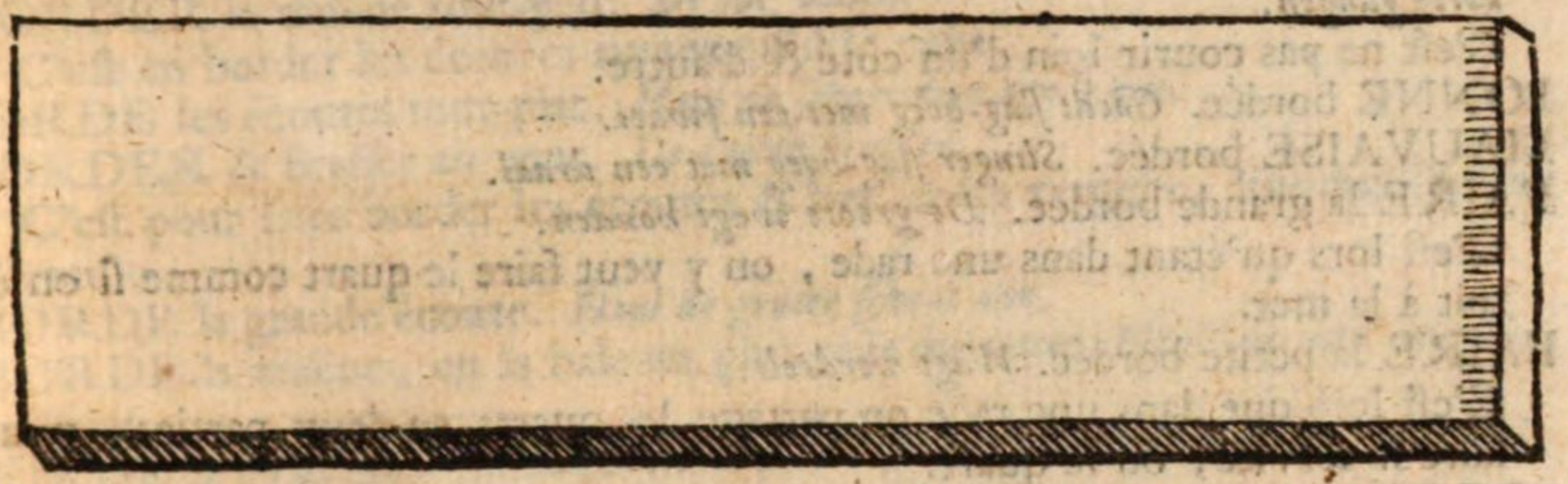
BORDAGES pour recouvrir les ponts. *Overloops planken.*

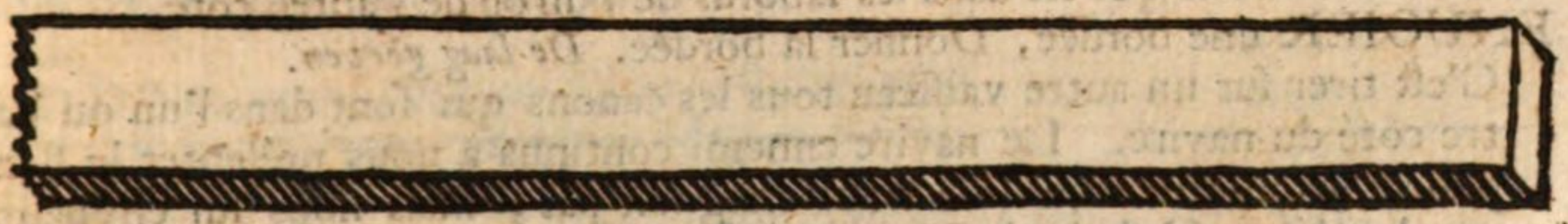
„Les Bordages pour couvrir le premier pont d'un vaiſſeau de cent-trente-

„qua-

„quatre piés de long, doivent avoir deux pouces & demi d'épais; ceux qui „ſont dans le château d'avant, & dans la chambre du Capitaine, deux pou„ces; ceux du haut pont un pouce & demi; & ceux qui ſont ſur le châ„teau d'avant, & ſur la dunette, un pouce & un quart.

„D'autres Charpentiers donnent aux planches qui couvrent le premier pont, „& qui ſont preſque toujours de chêne dans les navires de guerre, & de „ſapin rouge dans les vaiſſeaux marchands, la moitié de l'épaiſſeur des faix „de pont, ou des ſerre-goutiéres.





BORDAIER. Quelques-uns diſent Bordeger. *Laveeren.*

C'eſt faire ou courir des bordées; c'eſt-à-dire, gouverner tantôt d'un côté, tantôt d'un autre, lors que le vent ne permet pas de porter à route.

BORDE'E. *Een Gang.*

C'eſt le cours d'un vaiſſeau depuis un revirement juſqu'à l'autre. Notre Commandant fit diverſes bordées pour monter au vent, c'eſt-à-dire qu'il, louvia, & courut tantôt ſur un rumb, tantôt ſur l'autre; ce qui s'apelle encore faire pluſieurs routes. Nous fîmes une petite bordée vers la terre, & puis nous revirâmes pour faire une grande bordée à la mer. Sur le midi le vent ſe força, ce qui nous obligea de faire de petites bordées ſous la terre, où la mer étoit plus unie qu'au large, afin de nous maintenir dans ce parage ſans dériver beaucoup. Le lendemain le vent s'étant rangé de l'avant, nous fîmes une bordée de huit heures, Sud-oüeſt; & une de douze heures Nord-eſt. La hourque eſt un bâtiment admirable pour faire des bordées debout au vent. Nous apareillâmes du vent d'Oüeſt, portant notre bordée au large.

FAIRE diverſes bordées, Courir pluſieurs bordées. *Heen en weer wenden, Verſcheide gangen heen en weer doen.*

C'eſt-à-dire, Virer & revirer ſouvent.

COURIR à la même bordée. *Laaten ſtaan, Aan zee laaten ſtaan.*

C'eſt-à-dire, Courir encore du même côté que l'on a déja couru.

COURIR à la même bordée. *Nevens een ander ſchip zeilen.*

C'eſt courir un même air de vent qu'un autre vaiſſeau. Voiez, Courir même bord que l'ennemi.

VENIR à ſa bordée d'un parage à un autre. *Op een boeg van een plaats tot een andere plaats zeilen.*

C'eſt-à-dire, y venir à la bouline ſans changer les voiles, & ſans revirer. Quoi que cette traverſée ſoit de deux cens lieües, nous ſommes venus à la bordée d'une rade à l'autre.

COURIR à petites bordées. *Slag over ſlag zeilen, Heen en weer laveeren met korte gangen.*

C'eſt ne pas courir loin d'un côté & d'autre.

BONNE bordée. *Goedt ſlag-boeg met een ſwaei.*

MAUVAISE bordée. *Slinger ſlag-boeg met een draai.*

FAIRE la grande bordée. *De groote wagt houden.*

C'eſt lors qu'étant dans une rade, on y veut faire le quart comme ſi on étoit à la mer.

FAIRE la petite bordée. *Wagt verdeelt.*

C'eſt lors que dans une rade on partage les quarts en deux parties, pour faire le ſervice, ou le quart.

BORDE'E de canon. *Laag van het geſchut.*

C'eſt l'artillerie qui eſt dans les ſabords de l'un ou de l'autre côté.

ENUOIER une bordée, Donner la bordée. *De laag geeven.*

C'eſt tirer ſur un autre vaiſſeau tous les canons qui ſont dans l'un ou l'autre côté du navire. Le navire ennemi continua à nous préſenter le flanc, pour nous montrer qu'il ne nous craignoit pas; mais nous lui envoiâmes une bordée qui lui abatit ſon mât de miſéne. Enſuite il nous donna auſſi ſa bordée, qui deſempara notre vaiſſeau.

BORDER un vaiſſeau. *Boeijen, Opboeijen, Huidigten.*

C'eſt couvrir ſes membres de bordages.

BORDER le tillac. *Den overloop ſtrijken.*

BORDER l'acaſtillage. *Vertuinen.* Voiez, Acaſtillage.

BORDER le vibord. *Aanboorden.*

BORDER en carvelle. *Met Karviel-werk opboeijen.*

C'eſt border à l'ordinaire, de-ſorte que les bordages ſe touchent quarrément à côté l'un de l'autre.

BORDER à quein. *Met een vlerkinge opboeijen, De boei-planken over malkanderen vlerken.*

C'eſt border de ſorte que l'extrémité d'un bordage paſſe ſur l'autre. Voiez, Quein.

BORDER une voile. *Het zeil byhaalen, byſetten, bybrengen.*

C'eſt l'étendre par en-bas en halant ou tirant les cordages apellez écoutes, pour prendre le vent. Notre Commandant voulant faire ſignal aux vaiſſeaux d'appareiller, déploia ſon petit hunier ſans le border, c'eſt-à-dire qu'il le laiſſa voltiger, & après cela il le borda. Larguer la voile, ou filer les écoutes, c'eſt le contraire de border. Les voiles ſupérieures ſont bordées par le bas aux vergues inférieures.

BORDER une écoute. *De ſchoot aanhaalen.*

C'eſt la tirer, ou haler, juſques-à-ce qu'on faſſe toucher le coin de la voile à un certain point.

BOR-

BORDER les écoutes arriére. *De ſchooten agter aan haalen.*

C'eſt-à-dire, Haler les deux écoutes de chaque voile, afin d'aller vent en poupe.

BORDER l'artimon. *De beſaan toe-of-byhaalen.*

C'eſt haler l'écoute d'artimon à toucher à une poulie qui eſt miſe ſur le haut de l'arriére du vaiſſeau, On dit ſeulement, Border l'artimon, ou l'écoute d'artimon, & non les écoutes, parce qu'il n'y en a qu'une à cette voile, qui ſerve à la fois.

BORDER l'artimon tout-plat. *De beſaan op ſijn gat ſetten.*

BORDER la miſéne tout-plat. *De fok vellen.*

C'eſt en border les écoutes autant qu'il ſe peut.

BORDE les écoutes tout-plat. *Haal de ſchoot digt aan't gat.*

BORDER & Braſſer au vent. *De zeilen breeden.*

C'eſt pour faire border les écoutes & braſſer les vergues, lors que le vent recule.

BORDE la grande écoute. *Haal de groote ſchoot aan.*

BORDE la miſéne, ou la hale au plus près du vent. *Haal kort aan de fokke-ſchoot.*

BORDE la ſivadiére. *Blindt-ſchoot aan.*

BORDE le grand perroquet. *Groot bramzeil-ſchoot aan.*

BORDE le petit perroquet de miſéne, ou d'avant. *Voor-braam-zeil-ſchoot aan.*

BORDE au vent. *Haal uw ſchoot te loevert aan.*

BORDE ſous le vent. *Haal uw ſchoot in ly.*

Tous ces commandemens ſe font pour faire border les écoutes chacune en particulier. Quelques-uns diſent, Borde l'écoute d'une telle voile.

LA Vergue de foule ne ſert que pour border le perroquet par le bas. *De begijn ree is een looſe en onnutte ree, behalven om de ſchooten van het kruis-zeil daar by van onderen uit te haalen.*

BORDER. *Nevens een ander ſchip zeilen.*

Ce terme ſignifie auſſi, Suivre un vaiſſeau de côté pour l'obſerver, & le reconnoître. Nous bordâmes ſix horloges contre une eſcadre ennemie, & enfin nous portâmes droit ſur elle.

BORDER un vaiſſeau. *Aanklampen.* Voiez. Aborder.

Quelques-uns ſe ſont ſervis de ce mot, pour dire, Venir à l'abordage. Ils nous bordérent par babord, mais nous coupâmes leurs amarres, & les fimes déborder. Cette maniére de parler n'eſt pas fort uſitée, ni peut-être pas fort bonne.

BORDE les avirons. *Riem klaar.*

C'eſt-à-dire, Mets les avirons en état, pour ſe préparer à ramer, ou à nager.

LA Galére qu'on avoit achevé de bâtir bordoit cinquante-deux avirons. *De Galey die al gebouwt was, die roeide met twee en vijftig riemen.*

BORDIER. Vaiſſeau Bordier. *Een ſchip dat een ſlag-zy, of een ſcheeve zijde heeft, Bordige ſcheepen.*

C'eſt celui qui a un côté plus fort que l'autre.

BORE'AL. Vent Boréal. *Noordelijk of Noordelijke windt.*

C'eſt le vent qui eſt du côté du Septentrion ou du Nord.

BOSPHORE. *Zee-engte, Engte of 't Kanaal van de Swarte zee, Bosphorus.*

C'eſt une longueur de mer entre deux terres, par laquelle deux continens ſont ſéparez, & par où un golfe & une mer, ou-bien deux mers, peuvent avoir communication, comme le Boſphore de Thrace, qui eſt apellé aujourdhui Détroit de Conſtantinople, ou Canal de la Mer noire. Ce qui fait voir que Détroit & Boſphore ſont la même choſe, quoi qu'on ſe ſerve plus ordinairement du mot de Détroit, ou de Canal.

BOSSAGE. *De rondtheid van een gebooge timmerhout.*

Les Charpentiers apellent boſſage, la rondeur de boſſe que font les bois courbez & cintrez. Les petites Boſſes quarrées qu'ils laiſſent aux poinçons, arbres de grües, & autres piéces de bois, pour arrêter les moiſes, ont auſſi parmi eux le nom de Boſſage.

BOSSE, Boſſes. *Honde-pinten, Stoppers.*

Les Boſſes ſont des bouts de corde d'une médiocre longueur, aiant à leurs extrémités des nœuds nommez Cul-de-port doubles. L'uſage des boſſes eſt de rejoindre une manœuvre rompüe, ou qu'un coup de canon aura coupée; ce qui eſt fort néceſſaire dans un combat.

BOSSES pour les haubans. *Bouts.*

BOSSES à éguillettes, ou à raban, Boſſes de cable. *Stoppers met ſwiepen, Sweeps, Swakken, Swakken-halſen.*

Ce ſont les boſſes qui ſont pour le cable, c'eſt-à-dire, qui ont au bout une petite corde qui ſert à ſaiſir le cable, lors que le vaiſſeau eſt à l'ancre.

BOSSES à foüet. *Stoppers met Swiepen, of Swiepingen.*

Ce ſont celles qui étant treſſées par le bout, vont juſqu'à la pointe en diminuant.

BOSSE du Boſſoir. *Boeg-touw, Portuurlijn.*

C'eſt la manœuvre qui ſert à tirer l'ancre hors de l'eau, pour l'amener au boſſoir lors qu'elle paroît. Voiez, Candelette.

BOSSES de chaloupe, ou de canot. *Vang-lijnen.*

Ce ſont les cordes dont on ſe ſert pour amarrer les chaloupes & les canots.

BOSSES. *Vuur-fleſſen.*

Ce ſont de groſſes bouteilles de verre mince, pour des feux d'artifice.

PRENDRE un boſſe. *Stoppen.*

C'eſt-à-dire, amarrer une boſſe à quelque manœuvre.

BOSSEMAN, Second Contre-maître. *Hoog-boots-mans-maat, Boots-mans maat. Onder-hoog-boots-man.*

„C'eſt un Oficier marinier qui eſt chargé du ſoin des cables & des ancres, „des jas & des boüées: il doit faire épiſſer & fourrer les cables aux endroits „néceſſaires, caponner & boſſer les ancres, y mettre des orins de longueur „convenable au fond des moüillages, y tenir les boüées florantes au-deſſus „de l'eau, & veiller ſur les cables, pour voir s'ils ne rompent point, & ſi „l'ancre ne chaſſe pas.

BOSSER & Déboſſer un cable. *Het Kaabel vaſt, of los maaken.*

C'eſt amarrer & démarrer la boſſe qui ſaiſit le cable, lors que l'ancre eſt à la mer.

BOSSER l'ancre. *Het anker opſetten, op den boeg ſetten.*

C'eſt la mettre en place, ou ſur les boſſoirs. Ancre boſſée, qui eſt miſe ſur le boſſoir.

C'eſt

BOSSER l'ancre. *Het anker voor de kraan hijzen.*

C'eſt auſſi tirer l'ancre, pour la mettre ſur les boſſoirs.

BOSSOIRS, ou Boſſeurs. *Kraan, Kraan-balk, Kraan-balken.*

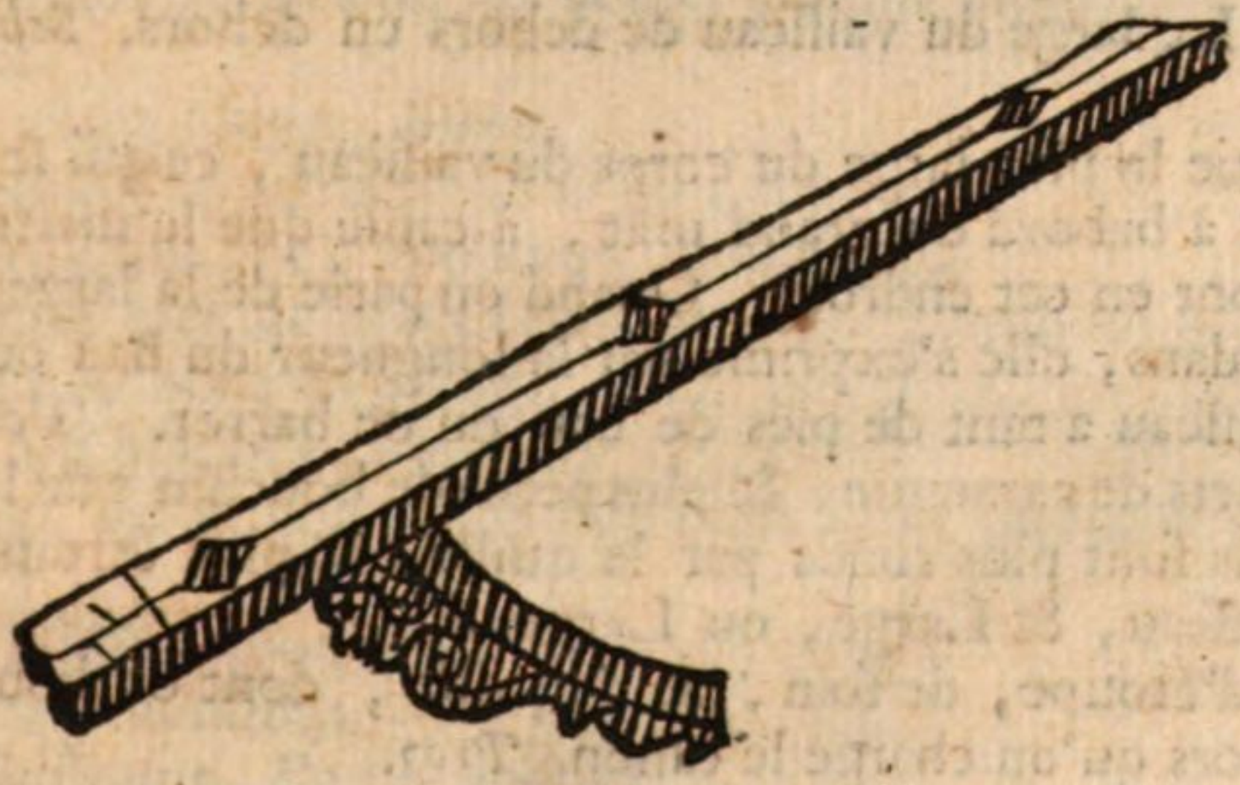
Ce ſont deux poutres ou piéces de bois miſes en ſaillie à l'avant du vaiſſeau, au-deſſus de l'éperon, pour ſoutenir l'ancre & la tenir prête à moüiller, ou-bien à l'y poſer quand on l'a tirée hors de l'eau. La ſaillie que font les boſſoirs donne lieu à l'ancre de tomber à l'eau ſans riſque, quand il faut moüiller; & empêche qu'elle n'offenſe le franc-bordage, ou les chaintes. Il tomba ſur notre éperon, & nous caſſa le boſſoir de babord: cette méchante manœuvre irrita ſi fort le Commandant, qu'il voulut faire donner la cale au Pilote, qui en fut pourtant quitte pour trois jours de fers. La figure du porte-boſſoir eſt ici jointe à celle du boſſoir.

„Il y a un ou deux roüets à la tête de chaque boſſoir, par le moien deſ-
„quels on tire l'ancre lors qu'elle eſt venüe à pic.

„Dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à l'étam-
„bord, les boſſoirs s'étendent ſur le château d'avant, en-dedans, deux piés
„au-delà de la liſſe. Il s'en faut quatre piés que le bout ne vienne juſques
„au mât d'avant, & l'autre bout eſt juſtement ſur le porte-boſſoir.

„Le boſſoir doit avoir huit pouces d'épais & dix pouces de large, par le
„bout qui eſt ſur le château d'avant; & huit pouces de large, & quatre
„pouces d'épais par l'autre bout.

„On fait des ornemens de ſculpture à la tête du boſſoir. A côté il y a une
„groſſe crampe qui tient au boſſoir, dans laquelle on met une poulie, qui
„ſert à enlever les plus groſſes ancres. La corde qui eſt dans cette poulie,
„va paſſer dans un roüet, qui eſt ſur le château d'avant dans un traverſin
„qui traverſe le gaillard, proche du fronteau, & qui ſert à amarrer diver-
„ſes manœuvres.



BOSSON. Voiez, Bouge, & Beſſon.

BOT. *Boot.*

C'eſt un petit vaiſſeau dont on ſe ſert aux Indes Orientales. Il eſt mâté en Heu, & n'eſt point ponté.

BOT. *Boot.*

„C'eſt un certain gros bateau Flamand, ou une eſpéce de petite flûte; il
„eſt

„eſt ponté & par le haut, & au-lieu de dunette, ou de chambre un peu „élevée, il y a une chambre retranchée à l'avant, qui ne s'élève pas plus „que le pont. On fait joüer le gouvernail, ou avec une barre, ou ſans „barre, parce que celui qui gouverne, le peut faire tourner aiſément de „deſſus le bord. On apelle auſſi en Flamand la chaloupe d'un navire *Boot*, & le canot, *Sloep*. Le bot nous ſuivoit chargé de balles & de poudre qu'il aportoit.

„A l'avant du bot il y a une poulie, qui ſert à lever l'ancre, & au milieu „du bâtiment on poſe un cabeſtan, lors qu'il eſt beſoin, & on l'afermit „par deux courbatons, qui de l'un & de l'autre côté vont ſe terminer con„tre le bord. Les membres du fond ſont vaigrez, ou couverts de plan„ches, hormis à l'endroit par où l'on puiſe l'eau qui y entre.

PAQUEBOT, Pacquet-bot. *Pak-boot.*

C'eſt le bateau qui porte les lettres d'Angleterre en France, & de France en Angleterre, ſavoir, de Douvres à Calais. Il y a auſſi des pacquet-bots qui portent les lettres d'Angleterre en Hollande. Ils partent de Harwich, & viennent à la Brille.

BOTINE de matelot. *Hooſe.*

BOUCAUT. *De mondt van een rivier.*

C'eſt le nom de quelques riviéres qui s'embouchent à la mer, ou dans les lacs, ou qui prennent en leurs embouchures le nom de Boucaut, comme les embouchures des riviéres des Baſques & des Landes.

BOUCHE de canon. *De mondt van een ſtuk geſchuts.*

C'eſt l'ouverture d'un canon, & ſon diamétre.

BOUCHE. *Mondt.*

Ce mot ſe dit encore des ouvertures par leſquelles les riviéres déchargent leurs eaux dans la mer. Les ſept bouches du Nil.

BOUCHE, Boſſon, Beſſon. Voiez, Bouge, & Beſſon.

BOUCHER des voies d'eau. *Gaaten, of een lek ſtoppen.*

BOUCHIN. Le large du vaiſſeau de dehors en dehors. *Scheeps-buiten-breedte, Buik.*

C'eſt la partie la plus large du corps du vaiſſeau, ce qui ſe trouve toujours à ſtribord & à babord du grand mât, à-cauſe que le maître bau & la maitreſſe côte ſont en cet endroit. Quand on parle de la largeur du vaiſſeau de dedans en dedans, elle s'exprime par la longueur du Bau ou Barrot, & l'on dit, Ce vaiſſeau a tant de piés de bau ou de barrot. Tous vos bâtimens ſont plus courts de varangue, & plus petits de bouchin que les nôtres; c'eſt-à-dire, qu'ils ſont plus ronds par la quille, & plus étroits par le bordage. Voiez, Vaiſſeau, & Large, ou Largeur.

BOUCHON d'étoupe, de foin, ou de paille, dont on bourre la poudre & le boulet, lors qu'on charge le canon. *Prop.*

BOUCLE. Mettre un matelot ſous boucle, ou à la boucle Le tenir ſous boucle. *Vaſt, of gevangen ſetten, In yſere boeijen ſetten.*

Ce terme ſignifie, Clef, ou Priſon, Mettre un matelot ſous boucle, c'eſt le mettre ſous clef, le tenir en priſon.

BOUCLE'. Un port bouclé. *Een beſlooten haaven, daar men niet uit laat vaaren.*

C'eſt-à-dire qu'il eſt fermé, & qu'on n'en veut rien laiſſer ſortir.

BOUDINURE de l'arganeau, Embodinure. *Anker-roering.*

C'eſt un revêtement, ou une envelope, dont on garnit l'arganeau de l'ancre, & qui ſe fait avec de vieux cordages qu'on met tout-autour, pour empêcher le cable de ſe pourrir.

BOUE'E. *Boei.*

C'eſt une marque, ou enſeigne faite quelquefois avec un barril relié de fer, quelquefois avec un fagot, ou avec un morceau de bois; l'un ou l'autre atachè au cordage appellé Orin, qui eſt frapé à ſa tête; en-ſorte qu'on laiſſe floter la boüée, pour indiquer l'endroit où l'ancre eſt moüillée, & la relever lors que le cable s'eſt rompu, ou qu'on l'a coupé ſur l'écubier. Nos vaiſſeaux moüillérent ſur les boüées des vaiſſeaux ennemis, qui faiſoient un feu extraordinaire de leurs canons, ſans que nos vaiſſeaux y répondiſſent d'une ſeule décharge, de-peur d'empêcher l'efet de nos brulots. Ce mot ſe prend auſſi fort-ſouvent pour le mot de baliſe.

„ Un vaiſſeau moüillé dans un havre, doit avoir une boüée à ſon ancre; &
„ à faute de cela, s'il en arrive quelque deſordre, ou perte, il paiera la moi-
„ tié du dommage.

BOUE'E de bout de mât. *Een Boei van een maſts-ſtuk.*

C'eſt celle qui eſt faite du bout d'un mât, ou d'une ſeule piéce de bois.

BOUE'E de Barril. *Een ton-boei.*

C'eſt celle qui eſt faite avec des douves, & qui eſt foncée & reliée comme un barril.

BOUE'E de liége. *Een kork-boei.*

C'eſt une troiſiême eſpéce de ces ſortes de marques, faites de pluſieurs piéces de liége, que des cordes tiennent liées enſemble.

BOUGE, Beſſon, Rondeur des baus & des tillacs. *Bogt.*

C'eſt un terme de charpenterie, qui ſe dit d'une piéce de bois qui courbe en quelque endroit, & qui a du bombement.

BOUILLARD. *Een haaſtig en ſchielijk onweer, Een bui.*

Quelques-uns nomment ainſi ſur la mer certain nuage qui donne du vent & de la pluïe.

BOUILLON d'une ſource. *Borrel.*

Ce ſont les petites bouteilles qui ſe font dans une ſource.

BOUILLONNEMENT. *Borreling, Brabbeling.*

C'eſt l'agitation que les bouteilles d'une ſource donnent à l'eau; ou l'agitation de la mer au bord du rivage.

BOUILLONNEMENT. *De Plof.*

C'eſt le bruit, ou le ſon qui ſe fait dans l'eau lors que quelque choſe y tombe.

BOUILLONNER. *Opborrelen.*

C'eſt jetter des boüillons.

LA MER boüillonne. *De zee brabbelt.*

C'eſt-lors qu'elle ne briſe que médiocrement.

BOUIS ou Buïs. *Palm-boom, Bux-boom.*

C'eſt un arbre dont le bois eſt de ſubſtance ſolide & compacte, & de couleur blanche tirant ſur le jaune: ſa feüille reſſemble à celle du mirte, mais elle eſt plus graſſe, plus verte, & plus ronde, & ne tombe point en hiver, comme celle des autres arbres. Comme ſon bois eſt fort dur & qu'il n'eſt

jamais pourri ni vermoulu, on en peut faire des roüets & des aiſſieux de poulies. Ce bois eſt ſi lourd qu'il va au fond de l'eau, & ne nage point deſſus.

BOULETS. *Kogels.*

Ce ſont des balles de fer dont on charge les canons.

BOULETS avec tout ce qui ſert à armer le canon. *Scharp.*

Parmi les canons de batterie il y en a qui portent depuis vingt-quatre juſques à trente-ſix livres de boulet. Ces derniers s'apellent en Flamand, *Ses en dertig ponders.*

BOULET rouge. *Een gloeijende Kogel.*

C'eſt celui que l'on fait rougir dans une forge, & qu'on met dans le canon, afin que s'il y a des matiéres combuſtibles aux lieux où il tombe, il y puiſſe mettre le feu. Voicz, Rouge.

BOULETS à chaîne. *Ketting-Koogels, Draadt-Koogels.*

Ce ſont deux moitiés d'un boulet atachées à une petite diſtance l'une de l'autre, par une chaîne de fer, qui a trois ou quatre piés de longueur : on en charge un canon, & quand on le tire, l'éfet de ces deux boulets eſt d'autant plus grand, que la chaîne embraſſe & coupe ce qu'elle rencontre, deſorte qu'elle deſempare un vaiſſeau, en abatant les mâts, & coupant les manœuvres & les voiles. On les nomme auſſi des Anges, parce qu'au dire des matelots, ce ſont des Anges qui volent de part & d'autre.

BOULETS à branches, ou à deux têtes. *Bouts-kogels. Knuppels, Kruis-ſcharp, Staf-kogels, Bouts met twee hoofden.*

Ce ſont auſſi deux boulets joints enſemble, mais par une barre de fer longue de cinq à ſix pouces. Ces deux boulets, ou quelquefois deux moitiés, ſe ſéparent ſi-tôt qu'elles ſont hors du canon. On s'en ſert ſur mer pour couper les cables, les mâts & les voiles.

LE Siflement des boulets. *Het ſnorren van de kogels.*

BOULANGERIE. *Bak-huis, Bak-kaamer.*

Ce terme ſe dit, dans un arcenal de marine, du lieu où l'on fait le biſcuit.

BOULINE. *Boelijn.*

C'eſt une corde amarrée vers le milieu de chaque côté d'une voile, & qui ſert à la porter de biais, pour prendre le vent de côté, quand il faut aller au plus près du vent, c'eſt-à-dire, prendre l'avantage d'un vent de côté, lors que le vent arriére & le vent largue manquent, pour faire le cours qu'on ſe propoſe. Ces boulines ſont des cordes ſimples, qui tiennent chacune à deux autres cordes plus courtes, qu'on nomme pattes de bouline, & celles-ci tiennent encore à de plus courtes, qui ſont nommées ancettes, ou cobes, qui ſont épiſſées à la ralingue de la voile. Lors qu'on veut ſe moquer de quelque nouveau venu, qui ſans aucune expérience entreprend de parler de la manœuvre, on lui dit de faire haler ſur les boulines de beaupré, ce qui eſt une impoſſibilité; car la ſivadiére, ou voile de beaupré, n'a ni boulines, ni coüets, & les écoutes en font l'ofice.

„Les boulines ſervent principalement à retirer la voile, & empêcher que „le vent, lors qu'on le prend de côté, n'en enfle trop le fond, ce qui re„tarde le ſillage du vaiſſeau, au-lieu de l'avancer. Elles empêchent auſſi „que le vent n'échape par le côté qu'elles retirent.

BOULINES de la grande voile. *Groote Boelijns.*

BOULINES de la miſéne. *Fokke-boelijns.*

BOULINE du grand hunier. *Groot-mars-zeils boelijn.*
BOULINE du petit hunier. *Het maager-mannetje.*
BOULINE du grand perroquet. *Groot-bram-zeils boelijn.*
BOULINE du perroquet d'avant. *Voor-bram-zeils boelijn.*
BOULINE du perroquet de fouge. *Kruis-zeils boelijn.*
BOULINE de revers. *Lij-boelijn.*

C'eſt celle des deux boulines qui eſt ſous le vent, & qui eſt larguée. Largue la bouline de revers; c'eſt-à-dire, Lâche la bouline qui eſt ſous le vent. Voiez, Revers.

HALER ſur les boulines. *De boelijns haalen, of aanhaalen.*

C'eſt-à-dire, tirer & bander ſur les boulines, afin que le vent donne mieux dans la voile, pour courir près du vent. Voiez, Haler.

AVOIR les Boulines halées. *Met aangehaalde boelijns zeilen.*

C'eſt les avoir roides, afin de bien tenir le vent.

VENT de bouline. *Windt van ter zijde, Half-windt.*

C'eſt un vent qui eſt éloigné du lieu de la route de cinq airs de vent, & qui, par ſon biaiſement, fait que le vaiſſeau panche ſur le côté. Ainſi la route étant Nord, le Nord-eſt-quart-à-l'eſt, & le Nord-oüeſt-quart-à-l'oüeſt ſeront les vents de bouline.

ALLER à la bouline. *By de windt zeilen, of vaaren; 't Digt by de windt houden.*

C'eſt ſe ſervir d'un vent qui ſemble contraire à la route, & le prendre de biais, en mettant les voiles de côté; ce que l'on fait par le moien des boulines. On va auſſi vîte, & plus vîte, à la bouline qu'en faiſant vent arriére, car en boulinant, on porte toutes ſes voiles, ce qui ne ſe fait pas de vent arriére. Quelque fort que ſoit le vent on ne laiſſe pas d'aller à la bouline, pourvû qu'on porte moins de voiles, & qu'il n'y ait pas un orage violent.

A LA bouline. *Koers by de windt.*

C'eſt un commandement de prendre le vent de côté.

ALLER à graſſe bouline, ou à bouline graſſe. *Met ſlap of los boelijn zeilen.*

C'eſt ſe ſervir d'un vent compris entre le vent de bouline & le vent largue; & cet air de vent doit être éloigné du lieu de la route par un intervalle de ſix à ſept points. Ainſi, pour aller à graſſe bouline, il ne faut pas ſerrer le vent. Par éxemple, ſi la route étoit Nord, le Nord-eſt-quart-à-l'eſt ſeroit le vent de bouline, & le vent d'Eſt-nord-eſt ſeroit le vent de graſſe bouline.

FRANCHE Bouline. *Vol en by.*

Le vent eſt Sud-eſt, il faut le pincer, aller au plus près, Franche bouline. Voiez, Près & plein.

BOULINER. *By de windt-zeilen.*

C'eſt prendre le vent de côté. Voiez, Aller à la bouline.

VENIR à la flote en boulinant. *By de windt na de vloot komen.*

BOULINIER. Vaiſſeau qui eſt bon boulinier; méchant boulinier. *Een ſchip dat wel of qualijk by de windt zeilt.*

C'eſt ſelon qu'il va bien ou mal, lors que les boulines ſont halées.

FAIRE courre la bouline. *Tuſſchen de daggen door laaten loopen.*

C'eſt un châtiment que l'on fait à un malfaiteur, & pour cet éfet l'équipa-

ge eſt rangé en deux haies, de l'avant à l'arriére du vaiſſeau; chacun une garcette, ou une corde à la main; & le coupable étant lié, & n'aiant pour vêtement qu'un calçon mince, ſuit une corde, & paſſe deux ou trois fois entre ces deux haies d'hommes, qui donnent chacun un coup à chaque fois qu'il paſſe.

Ce châtiment ne ſe pratique pas tout-à-fait en cette maniére parmi les Hollandois; ou du-moins il ne s'y pratique pas ordinairement. Au-lieu de cela le coupable eſt lié au pié du mât, auſſi avec un calçon ſeulement, & le Prévot tient un bout de corde en main, & frape ſur lui un certain nombre de coups. Quelquefois tout le Quart aſſiſte le Prévôt, & chacun a auſſi ſon bout de corde, dont il frape à ſon tour, & cela s'apelle en Flamand *Laarſen* ou *Bridſen*.

HALE-BOULINE. Voiez, Hale.

BOULON. *Een Bout met een ſpy-gat.*

C'eſt une cheville de fer à clavette.

BOULONS d'afût *Duars-bouten.*

Ce ſont des branches de fer dont l'uſage eſt de joindre & d'aſſurer les flaſques, c'eſt-à-dire, les deux plus longues & plus groſſes piéces qui forment les côtés de l'afût, & au-deſſus deſquelles on poſe le canon: elles ſont auprès des entretoiſes.

BOUQUE. *Gat, Zee-gat.*

C'eſt un terme des Navigateurs des iſles de l'Amérique, qui ſignifie proprement une paſſe. Cette baie porte le nom de ſix magaſins, qui ſont environ à trois lieües, à l'Eſt de ſa bouque. Les bouques des ports ſont fort cachées, on ne les peut trouver.

BOURCER. Bourcer une voile. *Gijen opgijen.*

C'eſt n'en metre hors qu'une partie, & la trouſſer à mi-mât, ou par le moien des cordes nommées cargues, afin de prendre moins de vent, & de retarder le cours du vaiſſeau. On ſe ſert peu de ce mot ſur les navires de guerre, & celui de carguer eſt fort en uſage dans le même ſens.

BOURCET. Mât de bourcet. *Fokke-maſt, Voor-maſt.*

C'eſt un terme de la Manche, car Bourcet ſignifie la voile de miſéne. Ainſi mât de bourcet & mât de miſéne ſont la même choſe.

BOURGEOIS, Propriétaire de navire. *Den eigenaar van een ſchip.*

On apelle ainſi, en terme de mer, le propriétaire d'un navire, ſoit qu'il l'ait eu par achat, ſoit qu'il l'ait fait conſtruire. Ce mot eſt venu du ſtile de la Hanſe Teutonique, à-cauſe qu'en Allemagne il n'y a que les Bourgeois des villes Anſéatiques qui puiſſent avoir ou faire conſtruire des vaiſſeaux; ce qui fait qu'en ce païs-là on apelle Bourgeois tous les ſeigneurs & propriétaires de navires. Ils brulérent le bateau après en avoir paié le prix à ſes bourgeois. Il étoit bourgeois des deux tiers d'un vaiſſeau.

BOURGEOIS. *Beſteeder.*

C'eſt auſſi celui qui fait marché avec un Charpentier, pour lui conſtruire un vaiſſeau; & le Charpentier ſe nomme auſſi l'Entrepeneur, *de Aannemer.*

BOURLET, Bourrelet. *Muis.*

C'eſt un gros entrelaſſement de cordes & de treſſes, que l'on met autour du grand mât, du mât de miſéne, & du mât d'artimon, pour tenir la ver-

gue

gue dans un combat, en-cas que les manœuvres qui la tiennent, fuſſent coupées.

BOURLET de canon, ou Bourrelet. *Tromp.*

On apelle ainſi dans le canon la partie du métal arrondie qui regne autour de la piéce, près de la bouche.

BOURLET d'un petard. *Wrong.*

BOURRE. *Prop, Proppen.*

C'eſt tout ce qui ſert à mettre ſur la poudre, en chargeant les armes à feu; ſoit papier, bourre, foin &c. La bourre de ce fuſil lui a donné au viſage.

IL FAUT que les gargouſſes & les balles ſoient bien bourrées; de-peur qu'elles ne coulent, & ne tombent à la mer. *De Kardoeſen en Kogels moeten wel aangezet zijn, op dat ſy uit de ſtukken, en in zee, niet komen te rollen.*

BOURSE, Bource. *Beurs.*

C'eſt le lieu où les Marchands & les Banquiers s'aſſemblent, dans pluſieurs villes, pour y conférer de leur commerce. La premiére place des Négocians qu'on ait apellée ainſi, à été à Bruges. Elle prit ce nom d'un grand hôtel, bâti par un Seigneur de la noble famille de la Bourſe, dont on voit encore les armoiries gravées ſur le couronnement du portail, qui ſont trois bources. Comme le lieu où s'aſſembloient les Négocians, étoit devant cet hôtel, il fut apellé la Bourſe; & de cette ville, célébre autrefois par le trafic, on a tranſporté ce nom aux places d'Amſterdam, d'Anvers, de Londres, de Roüen &c.

BOUSSOLE, Compas de mer. *Kompas Zee-kompas.*

C'eſt un inſtrument fait en façon de boîte, ſervant à renfermer une aiguille frotée d'aimant, qui ſe tourne toujours vers les poles, à la réſerve de quelque déclinaiſon qu'elle fait en divers endroits. Cette aiguille a beaucoup de variation vers le cap de Bonne-eſperance. Sa variation eſt de dix-huit degrès à la vüe de Zocotora, & de vingt-deux degrès trente minutes ſur le Grand-banc. Le bord de la Bouſſole porte ordinairement deux différentes diviſions; l'une eſt de trois cents-ſoixante parties égales, qui eſt la diviſion ordinaire du cercle en un pareil nombre de degrès; & l'autre qui eſt au-deſſous, eſt de trente-deux parties, qui marquent les trente-deux rumbs, ou airs de vent, nommez Traits de vent, & Pointes de compas. Il y en a qui prétendent que les Chinois ont inventé la bouſſole, & que l'invention en fut aportée par un Vénitien apellé Marc Paul, vers l'an 1260. ce qui donne lieu à la conjecture c'eſt qu'on s'en ſervoit au commencement à la maniére de ces peuples, qui la font encore floter ſur un petit morceau de liége. Ceux d'Amalphi, bourg du Roïaume de Naples, s'atribüent ce ſecret, & aſſurent qu'un certain Jean Gira trouva la bouſſole vers l'an 1300. Les François prétendent que la fleur de lis, que toutes les nations mettent ſur la roſe, au point du Nord, fait connoître qu'ils l'ont inventée, ou que du-moins ils l'ont miſe dans la perfection où elle eſt. Il faut que l'aiguille ſoit faite d'une platine fort mince de bon acier, en maniére de lozange, & vuidée de telle maniére qu'il n'y ait que les extrémités qui en reſtent, avec un diamétre au milieu, ſur lequel la chapelle doit être apuïée. Il faut que cette aiguille, pour être animée, ſoit touchée par une pierre d'aimant fort généreuſe, & que la partie qu'on veut faire tourner au Nord, le ſoit par le Pole du Sud de la pierre. Pendant cet orage le vent fit tout le

tour de la bouſſole en vingt-quatre heures. Voiez, Compas de route.

BOUSSOLE affolée. *Een gedraaide compas.*

C'eſt celle dont l'aiguille eſt défectueuſe, à-cauſe qu'elle a été frotée d'un aimant qui ne lui a point donné ſa véritable direction.

BOUSSOLLE de cadran, *Een Zonne-wijſer met een Kompas.*

C'eſt une boîte avec une aiguille au centre du cadran, pour montrer l'heure & les parties du monde.

BOUT de corde. *Een endtje touws.*

C'eſt ainſi que l'on apelle une corde d'une moïenne longueur.

BOUTS de corde. *Dag of Dagge, Daggen, Endtjens touws.*

Ce ſont des bouts de corde dont le Prévôt ſe ſert pour châtier, & que les gens du Quart, ou de l'équipage tiennent auſſi, pour fraper ſur ceux qui ſont condamnez à ce châtiment.

BOUTS de cables. *Bitter-enden.*

Ce ſont des bouts ou morceaux de cables inutiles, uſez, rompus, ou trop courts.

BOUT de vergue. *De nok van de ree.*

C'eſt la partie de la vergue qui excède la largeur de la voile, & qui ſert quand on prend les ris.

Filer le cable bout pour bout, ou bout par bout. Voiez, Filer.

BOUTE de lof, Boute-lof. *Bot-Loef, Loef-houwer, Windt-houwer.*

C'eſt une piéce de bois ronde, ou à huit pans, qu'on met au-devant des vaiſſeaux de charge qui n'ont point d'éperon: elle ſert à tenir les amures de miſéne.

BOUT-DEHORS, Boute-hors. *Gijk, Geik, Spier, Spaak.*

Ce ſont des piéces de bois longues & rondes, qu'on ajoûte, par le moien d'anneaux de fer, à chaque bout des vergues du grand mât, & du mât de miſéne, pour porter des bonnettes en étui, quand le vent eſt foible, & qu'on veut chaſſer ſur l'ennemi, ou prendre chaſſe & faire diligence.

BOUT-DEHORS. *Een Geikje.*

C'eſt un petit mât qui ſert à la machine à mater, pour mettre les chouquets & les hunes à place.

BOUT-DEHORS, Boute-hors, Défences. *Wrijf-houten.*

Ce ſont auſſi de longues perches, ou piéces de bois, avec des crocs, pour empêcher dans un combat l'abordage du brulot; ou pour empêcher dans un mouillage que deux vaiſſeaux, que le vent fait dériver l'un ſur l'autre, ne s'endommagent.

BOUTARQUE. *Caviaar.*

Ce ſont des œufs de poiſſon ſalés, qu'on mange pour exciter à boire.

BOUTE, Baille. *Baalie, Tobbe.*

C'eſt une moitié de tonneau en maniere de baquet: on y met le bruvage qui eſt diſtribué chaque jour à l'équipage.

BOUTES. *Leggers, Waater-leggers.*

Ce ſont de grandes futailles, où l'on met l'eau douce, que l'on embarque pour faire voiage. Les boutes, ou tonnes à mettre de l'eau, ne ſont pas fournies par le Munitionnaire dans les navires de guerre; mais aux dépens du Roi, auſſi-bien que les barrils, ſeilleaux, & liéges pour les boutes, leſquelles doivent être montées & cerclées de fer.

BOUTE-DEHORS, Défense. Voiez, Minot.

BOUTE-FEU. *Londt-ſtok.*

C'eſt un bâton, ou petit bois, tourné, fourchu, ou troüé par le bout, à l'extrémité duquel eſt une fourchette, garnie d'une méche allumée par les deux bouts, pour mettre le feu à la lumiére du canon. On le fait long de cinq à ſix piés.

„ Au combat qui ſe donna l'an 1665. entre les Anglois & les Hollandois, „ce fut le Duc d'Yorc qui prit le boute-feu, & qui voulut donner lui-mê- „me le feu au canon qui tira la premiére volée ſur les vaiſſeaux de Hol- „lande.

BOUTE-FEU. *Een Bus-ſchieter die het Kanon aanſteekt.*

C'eſt le nom de l'Oficier marinier qui eſt chargé de mettre le feu au canon.

BOUTEILLES. *Galderijen.*

Ce ſont des ſaillies de charpenterie ſur les côtés de l'arriére du vaiſſeau, de part & d'autre de la chambre du Capitaine. Les bouteilles ſont à la place des galeries, dont l'uſage fut ſupprimé par une Ordonnance du Roi de France l'année 1673. Leur figure, dans les vaiſſeaux François, reſſemble à une moitié de fanal coupé de haut en bas. Elles n'ont de largeur qu'environ deux piés, ou deux piés & demi. Voiez, Galeries.

BOUTEILLES de calebaſſe. *Dobbers om op te ſwemmen.*

Ce ſont des bouteilles que prennent ſous les aiſſelles ceux qui veulent aprendre à nager; ou-bien ce ſont auſſi de petits faiſceaux de jonc.

BOUTE-LOF. Voiez, Boute de lof.

BOUTER. Ce mot ſignifie, Mettre, & Pouſſer. *Steeken en Voort-duuwen.*

BOUTE le cable au cabeſtan, & vire l'ancre. *Kaabel om, windt het anker.*

BOUTER à l'eau. *Een ſchuit uit de haaven boomen, of in 't waater voort-duuwen.*

C'eſt faire ſortir un bateau hors du port.

BOUTE au large. *Steek af.*

C'eſt-à-dire, Pouſſe au large.

BOUTER de lof. *Aan de windt komen, By de windt ſteeken.*

C'eſt Venir au vent, Bouliner, Serrer le vent, Prendre l'avantage du vent; Mettre les voiles en écharpe, pour prendre le vent en côté.

BOUTON de mire. *Mik-knoop.*

C'eſt un petit corps rond qu'on met au bout d'une arme à feu, pour ſervir de mire, & tirer plus droit.

BOUTON ou Boîte d'écouvillon. *Knoop van de wiſſcher, Wiſſer-klos.*

C'eſt une piéce de bois tournée, ſur laquelle on cloüe quelque morceau de la peau d'un mouton, en mettant la laine en-dehors. Elle ſert à nétoier l'ame du canon, après qu'il a tiré.

BOUTON de pierrier. *De knop van een ſteen-ſtuk, midden met een gat.*

C'eſt la boule de métal qui eſt au bout de la culaſſe, & qui eſt percée au milieu.

BOUTON de cueilliére de canon. *Leepel-klos.*

C'eſt auſſi un bout de bois tourné, ſur lequel une cuilliére de cuivre eſt cloüée; On l'emploie à retirer les gargouſſes de l'ame du canon.

BOUTONS de refouloirs. *Aanſetters-kloſſen.*

BOUTON de canon au bout de la culaſſe. *De Knoop van een ſtuk geſchuts, Druif.*

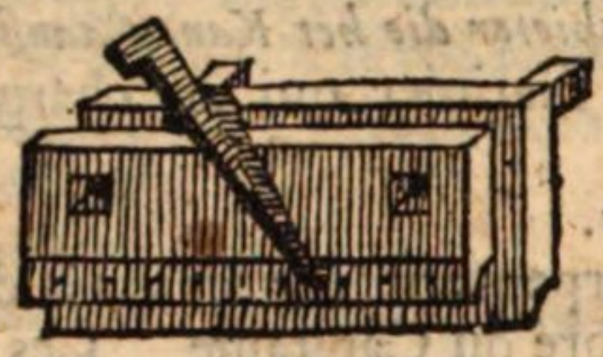
BOUTON de trompette. *De Knop van een trompet.*

BOUTONNER la bonnette. *Het bonnet aanrijgen.*

C'eſt un terme dont quelques-uns ſe ſervent pour la bonnette maillée. Ils diſent auſſi, Déboutonner. Voiez, Bonnette, & Délaſſer.

BOUVET. *Veer-ploeg.*

C'eſt une ſorte de rabot dont les Charpantiers ſe ſervent. Il y en a à rainures & à languettes, lors que l'on veut emboîter & aſſembler des ais.



BOUVET à rainures. *Groeving-ploeg.*

BOUVET à languette. *Vaſt ploeg.*

BOUVET à fourchement. *Meſſing-ploeg.*

Ceux-là ſervent pour faire en même tems les deux joües & la languette qui entre dans la rainure.

BOYE. Voiez, Boüée, ou Baliſe.

Quelques-uns ſe ſervent de ce mot de Boye.

BOYER, Boïer, Bouyer. *Boeijer.*

C'eſt une eſpéce de bateau, ou de chaloupe Flamande. Il eſt mâté en fourche, & a deux ſemelles qui font qu'il va bien à la bouline, & qu'il dérive peu.

„Le Boïer eſt un petit bâtiment de charge, qui a un beaupré, & de l'a-
„caſtillage à l'avant & à l'arriére. Il a du raport, en pluſieurs de ſes par-
„ties, avec les Semaques: il eſt plat de varangues, & le mât en eſt fort
„haut, & porte un perroquet. Cette ſorte de bâtiment n'eſt pas ſi propre
„à naviguer ſur mer; que ſur les riviéres, & ſur les autres eaux inter-
„nes.

„Voici le devis d'un Boïer de quatre-vingts-ſix piés de long de l'étrave à
„l'étambord; de vingt piés de bau de dedans en dedans, & de neuf piés un
„quart de creux, de deſſus la quille au niveau de goutiéres. La quille
„a quatorze pouces en quarré. L'étrave & l'étambord ont un pié d'épaiſ-
„ſeur. L'étrave a huit piés de queſte, & l'étambord un pié trois pouces.
„Il a ſix piés de relevement à l'avant, & ſept piés à l'arriére. Le fond
„de cale a quinze piés de large, & s'élève de deux pouces vers les fleurs.
„Les varangues ont neuf pouces d'épaiſſeur, & huit pouces dans les fleurs
„ou aux empatures. Les genoux ont un demi pié d'épais ſur le franc-bord,
„& les allonges autant au même endroit, & quatre pouces & demi par le
„haut. La carlingue a neuf pouces d'épais ſous le mât, & ſix ou ſept
„pouces à l'arriére. Les vaigres d'empature ont quatre pouces d'épais;
„& les vaigres de fond deux pouces, & les autres auſſi juſques aux ferre-
„bauquiéres qui ont quatre pouces d'épais; & chaque bau a deux cour-

„bes

Boeyer. Boïer. D.S. Fecit.

„bes de haut en bas, & deux par la longueur du bâtiment. Les ferre-
„goutiéres ont quatre pouces d'épais, & les bordages qui couvrent le pont
„en ont deux pouces & demi. Les préceintes ont un demi pié d'épais, &
„un pié de large, c'eſt-à-dire, les deux plus baſſes: la troiſiéme a quatre
„pouces d'épais & dix pouces de large.

„Les couples, ou fermures, ont ſix pouces de large. Ceux d'entre la plus
„haute préceinte & le carreau, ont dix pouces de large & cinq pouces d'é-
„pais. Le carreau a vers les bouts un grand pié de largeur, & eſt plus
„large par ſon milieu. La chambre de proüe a dix piés de long, à pren-
„dre à l'étrave en-dedans. C'eſt là que ſont les cabanes, & la cuiſine
„dont le tuïau de cheminée ſort ſur le pont, proche du virevaut. Le vi-
„revaut a vingt pouces d'épais. Le mât d'artimon, qui eſt fort petit, eſt
„tout-proche de la planche qui ſert d'apui vers l'arriére. Quelquefois on
„fait une petite dunette à l'arriére, pour y ſerrer quelque choſe, ou pour
„coucher des gens.

„La grande écoutille a dix piés de long & ſept piés de large. L'écoutille
„qui s'emboite a quatre piés. La chambre de poupe a quatorze piés de
„long, & eſt élevée au-deſſus du pont. Elle eſt ſéparée de deux ou trois
„fronteaux, & dans l'un des retranchemens on met les voiles & les agrès;
„les autres ſervent à coucher, ou ſont pour d'autres uſages. La cham-
„bre du Capitaine a dix piés de long, à prendre du dedans de l'étambord,
„ſon bas plancher deſcend trois piés & demi au-deſſous du pont, & baiſſe
„un peu vers l'arriére. Le tillac, ou plancher qui la couvre, s'élève trois piés
„au-deſſus du pont, & il y a une petite échelle pour deſcendre ſur le pont.

„Le grand mât a ſix palmes de diamétre: on ne parle point de la hauteur,
„parce qu'on peut le mettre comme on veut, plus long, ou plus court. Il
„tombe peu vers l'arriére. Le gouvernail a dix pouces d'épais par le haut,
„& eſt par le bas de la même épaiſſeur que l'étambord. La barre paſſe
„entre le banc & la voute de la chambre du Capitaine. Le Timonier ſe
„tient devant cette chambre. Le relevement du tillac à l'avant & à l'ar-
„riére, ſert à faire bien écouler les eaux, ſur-tout celles que lancent les
„coups de mer.

„Les ſemelles, qui ſont atachées avec des chevilles un peu au-deſſous du
„carreau, enfoncent dans l'eau deux piés plus bas que la quille; leur lar-
„geur ſe prend à diſcrétion; & comme elles ſont deſtinées à empêcher que
„le vaiſſeau ne dérive, il s'enſuit qu'il faut les faire grandes, & qu'elles
„pourroient être encore plus grandes qu'on ne les fait, ſi cette grandeur ne
„les rendoit pas trop difficiles à manœuvrer. L'étrave & la quille ſont
„jointes enſemble par un lien de fer de chaque côté.

„Il a été fait de grandes réflexions ſur la conſtruction des boïers, qui vont
„à Roüen en France, parce-que les bâtimens qui naviguent ſur les rivié-
„res doivent être faits d'une autre maniére que pour paſſer la mer; & ceux-
„ci doivent & paſſer la mer, & aller dans les riviéres. Le meilleur parti
„qu'on peut prendre, eſt de mettre des membres bien forts, & de bonnes
„quilles, qui ſoient épaiſſes, ſur-tout par leur milieu; mais il ne faut pas
„qu'elles enfoncent beaucoup dans l'eau. Et comme par ce moien le vaiſ-
„ſeau ſeroit trop ſujet à dériver, & qu'il ne tireroit pas aſſez d'eau, & que
„par conſéquent il pourroit facilement ſombrer ſous voiles, ou périr lors-

„qu'il viendroit à toucher, on remédie à ces inconvéniens, en y mettant „des ſemelles auſſi grandes qu'il eſt poſſible. Enfin il n'eſt pas avanta- „geux de faire les boïers fort grands, non-plus que les galiotes; parce-que, „de gros tems, les vergues qui ſont en fourche, ne ſe manœuvrent pas „comme il faut quand elles ſont peſantes; & que le mât fait trop rouler „ou tanquer le vaiſſeau, & qu'il y entre trop d'eau. Il eſt donc plus ex- „pédient, au-lieu de boïers & de galiotes du port de ſoixante & dix laſtes, „tels que le boïer dont eſt le devis ci-deſſus, de bâtir des barques ou cha- „loupes à trois mâts, parce qu'on peut mieux les manœuvrer, qu'elles „dérivent moins, & qu'elles vont plus vîte, à-cauſe de la facilité qu'il y „a de faire plus ou moins de voiles, ſelon que le tems le requiert.

BRAGUE, Bragues; Bracque, Dragues. *Broek, Broekinge.*

La brague eſt une corde, qu'on fait paſſer au-travers des afûts du canon, & qu'on amarre par les bouts à deux boucles de fer, qui ſont de chaque côté des ſabords. Les bragues ſervent à retenir les afûts du canon, & empêchent qu'en reculant ils n'aillent fraper juſques à l'autre bord du vaiſſeau.

BRAI. Voiez, Bray.

BRAILLER. *Haring ſouten; Haring in de werp-maende, of varremaende, met ſout t'onderſte boven werpen.*

C'eſt ſaupoudrer de ſel le harang, & le remuer avec des pelles. Mais ce n'eſt pas avec des pelles qu'on le remüe en Hollande. Lors qu'on l'encaque à bord, on le tient ſur des panniers plats, on le prend par rangées, & on le ſaupoudre dans la caque. A terre, en divers endroits, on le met en des panniers, & on l'y ſaupoudre; puis tenant le pannier par deux petites anſes qu'il a aux deux côtés, on ſecoüe le harang & on le fait ſauter, pour le mêler avec le ſel.

BRANCHE ſupérieure d'une courbe. *De nebbe.*

BRANCHE d'embas. *Onder-endt.*

Ce ſont les bouts depuis le courbe, ſelon qu'on les poſe vers le haut, ou vers le bas.

BRANCHES d'une pique. *Takken.*

Ce ſont les deux bouts du fer par où il s'atache à la hampe.

BRANLES, Hamacs. *Hangmakken, Hangmatten.*

Ce ſont des lits dont ſe ſervent les gens de l'équipage dans un vaiſſeau. Ils ſont compoſez d'un morceau de toile, long de ſix piés, & large de trois, renforcé par les bords d'un cordage apellé ralingue, en façon d'ourlet, que l'on ſuſpend par les quatre coins entre les ponts d'un vaiſſeau, où l'on fait coucher un ſoldat, ou un matelot. Voiez, Hamac.

BRANLE matelaſſé. *Matraſſen tot hangmatten.*

C'eſt une eſpéce de matelas, qui eſt fait en branle.

TENDRE les branles. *Hangmakken ophangen.*

BRANLE-BAS, ou For-branle. *Hangmakken af, of los; Weg met alle de hangmakken en kooijen.*

C'eſt un commandement qu'on fait, lors qu'on veut faire détendre tous les branles d'entre les ponts, afin de ſe préparer au combat, ou pour quelque autre raiſon. On fit promtement branle-bas, & on ſe trouva prêt pour le combat.

BRAS de chévre. *Beenen, Stutten.*

En termes de Charpentier, ce ſont deux piéces de bois, qui ſont à côté du poinçon d'une chévre, & qui lui ſervent de bras pour l'apuïer.

BRAS. *Bras*, *Braſſen.*

Ce ſont des cordages amarrez aux bouts de la vergue, pour la mouvoir & gouverner ſelon le vent. La vergue d'artimon, au-lieu de bras, a une corde apellée ourſe. Halez ſur les bras: c'eſt un terme de commandement, pour ordonner aux matelots de roidir ces cordages.

TENIR un bras. *Een bras aanhaalen en vaſt maaken.*

C'eſt-à-dire, Haler & amarrer un de ces cordages nommez Bras.

BON bras. *Bras te loevert*, *Geef de bras een ſchootje.*

Cela ſe dit quand on braſſe au vent en-ſorte que le vent ne ſoit pas au plus près.

BRAS de revers. *Lij-braſſen.*

LARGUER le bras du vent, ou de ſervice. *De loef-bras los maaken.*

BRAS. Les grands Bras, ou Bras de la grande vergue. *De groote braſſen.*

BRAS de la vergue de miſéne. *De Fokke-braſſen.*

BRAS de la vergue du grand hunier. *De groot-mars-zeils Braſſen.*

BRAS de la vergue du petit hunier. *De voor-mars-zeils Braſſen.*

BRAS de la vergue de fougue, ou Ourſe, ou Hource. *De beſaans bras*, *Piſpot*, *Piſpotie*, *of Lorretie.*

BRAS de la vergue de perroquet de fougue. *De kruis-zeils Braſſen.*

BRAS de la vergue du grand perroquet. *De groot-bram-zeils Braſſen.*

BRAS de la vergue du perroquet de miſéne. *De voor-bram-zeils Braſſen.*

BRAS de la vergue de ſivadiére. *De blinde Braſſen.*

BRAS de la vergue de perroquet de beaupré. *De boven-blindt Braſſen.*

BRAS, ou Branche d'ancre. Un bras d'ancre. *Anker-arm.*

C'eſt la moitié de la croiſée de l'ancre. Voiez, Ancre.

BRAS d'une baléne. *Walviſch vinne.*

C'eſt ainſi qu'on apelle les nageoires.

BRASSE. *Vaam*, *Vadem.*

C'eſt une meſure de marine, dont la longueur eſt déterminée & compriſe entre les extrémités des deux mains d'un homme, quand il ouvre les bras de toute leur étendüe; ce qui vaut à-peu-près ſix piés de Roi, ou de douze pouces. On meſure par braſſes la profondeur des riviéres & des mers. De baſſe mer on moüille dans ce port ſur ſept braſſes, mais de haute mer il y en a huit. Dans ce parage courez toujours ſur la profondeur de dix braſſes, & la route ſera bonne. Que ſi vous n'en trouvez que huit, gouvernez au Sud, pour parer le banc qui gît à l'Oüeſt.

„C'eſt par braſſes qu'on meſure la longueur des cables: & à cet égard il y „a la petite Braſſe, la moienne, & la grande.

„La petite Braſſe, qui s'apelle ordinairement la Braſſe des Patrons de bu„che, *Buis-mans vadem*, eſt de cinq piés. La moienne, qui eſt la Braſſe du „vaiſſeau marchand, *Koopvaarders vadem*, eſt de cinq piés & demi. La gran„de braſſe, dont on ſe ſert pour les navires de guerre, & pour ceux qui „vont aux Indes, *De groote vadem*, eſt de ſix piés Rhénans. La toiſe, qui „eſt conſiderée comme un eſpéce de braſſe, & dont on ſe ſert pour meſu„rer les foſſez, eſt auſſi de ſix piés, meſure de Paris.

BRASSEIER, Braſſer, Bracher. *Braſſen, Aanbraſſen, De braſſen aanhaalen.*
C'eſt faire la manœuvre des bras, & gouverner les vergues avec ces cordages.

BRASSER les vergues. *De reën langs ſcheeps braſſen.*
C'eſt mettre les vergues horiſontalement de l'avant à l'arriére, en maniant les manœuvres.

BRASSER les voiles ſur le mât. *De zeilen op de maſt, of tegen de maſt braſſen.*
C'eſt-à-dire, Manœuvrer les voiles de telle maniére, que le vent ſe mette deſſus, au-lieu d'être dedans; ce qui eſt auſſi, Braſſer à contre, terme uſité pour la miſéne.

BRASSE au vent. *Bras te loevert aan.*
C'eſt pour faire manœuvrer les vergues du côté d'où vient le vent. Ils mirent le vent dans leurs perroquets, qui, pendant notre combat, avoient été toujours braſſez au vent pour nous atendre.

BRASSE au vent en-ſorte que le vent ne ſoit pas au plus près. *Breedt wat uw zeilen.*

BRASSE au plus près du vent. *Bras ſcharp by de windt.*

BRASSE ſous le vent. *Bras aan lij.*
C'eſt pour faire manœuvrer les vergues du côté qui eſt oppoſé à celui du vent.

BRASSE à l'autre bord. *Haal de zeilen om.*

BRASSE à porter, Braſſe à ſervir. *Bras af.*
C'eſt pour faire braſſer les vergues en-ſorte que le vent donne dans les voiles.

BRASSER à contre. *Braſſen de zeilen tegen.*
C'eſt-à-dire, braſſer les bras du vent, & faire que le vent donne ſur les voiles: cela ſe pratique ordinairement lors-qu'on veut le mettre ſur la voile de miſéne.

BRASSE la miſéne à contre. *Haal de fok verkeert.*

BRAY, Brai. Les Maloüins diſent, De la Brai. *Pik, Pek.* Voiez, Zopiſſa.
C'eſt une compoſition de gomme, ou de réſine, & d'autres matiéres gluantes, qui font un corps dur, ſec & noirâtre. Les Calfas font fondre le brai, pour l'appliquer ſur les couches d'étoupe dont ils rempliſſent les jointures des planches qui compoſent le bordage du vaiſſeau. Le brai doit être gras, noir & liant. Dans les arcenaux de France il n'en eſt reçu des païs étrangers que de celui de Stokolm couronné, & de Weybourg. Celui qui ſe fait en France eſt toujours préféré.

„Le Brai, qui eſt ſi utile pour la conſervation des vaiſſeaux, & qui ſert „ſur-tout à couvrir les coutures, eſt du goldron recuit, qui s'épaiſſit en „froidiſſant, & perd ſa fluidité. A proportion de ce qu'il eſt plus dur & „plus clair, il eſt auſſi plus cher. Le brai de Stokolm eſt le plus eſtimé; „on ne fait pas d'état de celui qui vient des autres endroits, parce qu'il eſt „moins pur.

BRAI gras. *Pek.*
C'eſt une certaine compoſition dans laquelle on fait entrer de l'humeur propre à nourrir le bois, & à retenir l'étoupe dont on garnit les coutures des vaiſſeaux qui vont à la mer.

BRAY ſec. *Droog Pik.*

Le Bray ſec eſt ſemblable au brai gras, à l'exception qu'il y a moins d'humeur.

BRAYE, Braie. *Preeſening, Rock, Broek, Zeil-kleedt.*

Ce ſont des morceaux de toile poiſſée, ou de cuir goudronné, qu'on applique autour du trou qui eſt fait dans le tillac pour faire paſſer le mât; ce qui empêche que l'eau de la pluïe, ou des coups de vagues, ne tombe à fond de cale. On applique auſſi des braies à l'ouverture par où paſſe la barre du gouvernail; parce-que de gros tems, & ſur-tout de vent arriére, les vagues, qui ſautent ſouvent par-deſſus la dunette, rempliroient la ſainte-barbe, où il n'y a ni dalots, ni maugéres, pour la faire écouler.

BRAYER un vaiſſeau, Braïer les coutures d'un vaiſſeau. *Pekken.*

C'eſt y appliquer du brai boüilli, pour remédier aux voies d'eau, en rempliſſant & en reſſerrant les jointures de ſon bordage. On dit ſouvent eſpalmer & ſuifver pour Braïer.

BREDINDIN. *Stag-garnaat.*

C'eſt une manœuvre, ou petit palan, qui paſſe dans une poulie ſimple, amarrée au grand étai ſous la hune, & par le moien de laquelle on enlève de médiocres fardeaux, pour les mettre dans le navire.

BREF. *Zee-brief.*

Ce mot ſe dit en Bretagne d'un congé qu'on eſt obligé de prendre pour ſe mettre en mer. Il y en a de trois ſortes. Le Bref de ſauveté, qui éxemte du droit de bris; le Bref de conduite, qu'on prend pour être conduit hors des dangers de la côte; & le Bref de vituailles, qui donne la liberté d'acheter des vivres.

BREQUIN, Villebrequin. *Boor, Spijker-boor.*

C'eſt un outil de Charpentier, pour percer le bois.

BRESSIN. *Taalie.* Voiez, Palan.

C'eſt un cordage qui ſert à iſſer & à amener une vergue, ou une voile.

BRESSINS. *Taalie-haaken.* Voiez, Crocs de palan.

Ce ſont des crocs de fer.

BREVAGE, Breuvage, Bruvage. *Drank.*

Le Bruvage eſt un mélange égal de vin & d'eau, pour la boiſſon de l'équipage.

„Le bruvage des équipages de Hollande, dans les mers d'Allemagne & „Baltique, eſt de la biére: mais pour des expéditions plus longues ce n'eſt que de l'eau, ou de l'eau mêlée avec du vinaigre.

BREVET. Un Brevet d'Oficier. *Een Zee-officiers Brief.*

C'eſt la Commiſſion d'un Oficier ſubalterne dans la marine, laquelle eſt en parchemin & ſans ſeau.

BREVET, Connoiſſement, Police de chargement. *Zee-brief, Vragt-brief.*

C'eſt un écrit ſous ſeing privé, par lequel le Maître d'un vaiſſeau reconnoit avoir chargé telles marchandiſes dans ſon bord, leſquelles il s'oblige de porter au lieu dont on eſt convenu, ſauf les riſques de la mer. C'eſt ce qu'on apelle Connoiſſement ſur l'Océan, & Police de chargement ſur la Méditerranée.

BREUILS, ou Cargues. *Gij-touwen.*

Breüils, eſt un terme de Normandie & de Picardie, qui veut dire les

cargues. Voiez, Cargues.

BREUILS, Martinets & Garcettes. *Slag-lijnen, Seisingen, Touwtjes, Reefbanden*, &c.

Ces mots se prennent aussi pour toutes les petites cordes qui servent à breüiller, ferler & serrer les voiles.

BREUILLER, ou Broüiller les voiles, les carguer ou trousser. *Gijen, Opgeiden.*

C'est les carguer. Voicz, Carguer.

BRIDE, Brides. Terme de la Manche. Voiez, Guerlandes.

BRIDER l'ancre. *'t Anker bekleeden.*

C'est enveloper les pattes de l'ancre avec deux planches, afin d'empêcher que le fer de la patte ne creuse, & n'élargisse le sable, ou la vase, lors qu'on se trouve obligé de moüiller dans un mauvais fond.

BRIDOLE. *Hevel.*

BRIEUX. *Licenten.*

C'est un terme dont on se sert en Bretagne, pour signifier les congez de l'Amiral, ou de l'Amirauté.

BRIGADE de Gardes de la marine. *Een bende Adelborst-wagters ter zee.*

C'est la division de la troupe des Gardes de la marine qui sont dans un port.

CHEF de Brigade. *Hoofdt over de Adelborst-wagters-benden ter zee.*

C'est le Commandant des Gardes de la marine qui sont dans un port.

BRIGADIER. *Bevel-hebber, of Gebieder over een Adelborst-wagters-bende ter zee, Brigadier.*

C'est celui qui commande une brigade sous le Chef.

SOUS-BRIGADIER. *Onder-brigadier.*

C'est celui qui en l'absence du Brigadier tient sa place.

BRIGANTIN. *Brigantijn, Brigantino.*

C'est un petit bâtiment leger, que l'on arme en course, qui va à la voile & à la rame, qui ne porte point de couverte ou pont, & qui est moins grand que la galiote. Il est de douze ou quinze bancs, & d'autant de rames, & n'a qu'un homme à chaque rame. Tous les matelots y sont soldats, & couchent leurs mousquets chacun sous sa rame.

BRIMBALE, Bringueballe, Brinqueballe. *Gek-stok.*

C'est un levier qui a sept à huit piés de longueur, & qui sert à tirer l'eau de la pompe.

BRIN. Bois de brin. *Gewasschen hout.*

C'est un bois qui n'est pas scié. Voicz, Bois.

BRION, Briou. *Het bovenste stuk van een voorsteven die van twee stukken is.*

C'est la piéce du haut de l'étrave, ou son allonge, lors que l'étrave est de deux piéces : il vient à la hauteur de l'éperon. Les Hollandois ne font point d'étrave de deux piéces.

BRIS, ou Naufrage. *Wrak.*

Ce mot de Bris, se dit des vaisseaux qui échoüent, ou qui viennent se rompre sur les côtes; d'où l'on dit, Droit de Bris. C'est un droit qui apartient

tient au Seigneur du lieu où s'eſt fait le bris. Les Gaulois l'avoient établi parce qu'ils traitoient d'ennemis tous les Etrangers ; & les Romains en aïant abrogé l'uſage, il fut rétabli ſur le déclin de l'Empire, a-cauſe de l'incurſion des nations qui ravageoient les rivages de la Gaule. Enfin les Ducs de Bretagne, ſollicitez par S^t. Loüis, changérent cette rigueur, & moiennant quelque taxe, ils acordérent des brefs, ou congez, que prenoient ceux qui avoient à naviger ſur leurs côtes. Ce bris na plus de lieu en France, non-plus qu'en Italie, en Eſpagne, en Angleterre & en Allemagne, ſi ce n'eſt contre les pirates, & contre les ennemis de l'Etat. L'Empereur Andronic fut le premier, qui, par un Edit qu'on éxécuta, fit défenſe de piller les vaiſſeaux briſez, ou échoüez ; ce qu'on faiſoit auparavant avec beaucoup de rigueur, ſur toutes les côtes de l'Empire.

BRISANT, Briſans. *Barning, Branding, Deining, Deiſing.*

Ce ſont des pointes de rochers qui s'élèvent juſqu'à la ſurface de l'eau, & quelquefois juſqu'au-deſſus, en-ſorte que les houles y viennent rompre ou briſer. On apelle auſſi Briſant le rejailliſſement de la mer, que ſon propre poids, & la force du vent fait élever & boüillonner contre des rochers, & contre les côtes. On apelle encore Briſans l'impétuoſité des houles mêmes.

BRISE. *Zee-windt.*

C'eſt le nom que ceux qui voïagent à l'Amérique donnent à un vent qui vient de la mer, ſur les dix heures du matin ; & on apelle auſſi Briſes de petits vents frais qui viennent de terre ſur le ſoir, & qui finiſſent lors que le ſoleil ſe lève : ils ne ſont guéres ſenſibles qu'aux bâtimens qui rangent la côte. En partant nous eûmes la briſe d'Eſt. Nous trouvâmes une forte briſe d'Eſt, qui nous fit dépaſſer une riviére.

BRISE carabinée, Briſe forcée. *Zee-winden met ſneedige koelte.*

C'eſt celle qui ſouffle avec une grande violence.

BRISE'E. Equerre briſée, Règle briſée. *Kluft.*

C'eſt une équerre, une règle qu'on plie par le moien d'une charniére.

BRISER, Rompre. La mer briſe, La lame briſe. *Branden, Barnen, Deinſen, Storten, Kabbelen, Spartelen, Aanloopen.*

C'eſt-à-dire, la mer, la lame, la vague bat & choque avec violence ſur la côte, ſur quelque rocher, ou ſur quelque banc. Les lames qui viennent briſer dans cette baie, avertiſſent aſſez les Pilotes qu'on n'y peut pas moüiller en ſureté. Les courans qui portent contre les battures de la côte, y briſent avec impétuoſité.

BROCHETER. *Sloeren.* C'eſt meſurer les membres & les bordages d'un vaiſſeau.

BROU. *Baſt van cocos nooten, Klappes, Bolſter.*

C'eſt l'écorce qui eſt ſur le coco, qui a environ trois doigts d'épaiſſeur, & on peut mettre ſes fibres en corde.

Les Siamois, qui n'ont point de chanvre, font leurs cordages de brou de noix de coco ; & la plupart des peuples de l'Aſie, de l'Afrique, de l'Amérique, & des Terres Auſtrales, s'en ſervent au même uſage.

BROUILLER. Le tems ſe broüille. *Het weer groeit.*

BROUILLEMENT de l'air. *Groeijng des weers, Betrekking des lugts.*

BRUINE. *Stof-regen.*

C'eſt

C'eſt de petite pluïe compoſée de goutes très-petites; ces goutes ſont cauſées par l'air, qui étant médiocrement échaufé, s'aplique au-deſſous d'une nüe fort rare.

BRULOT. *Brander, Brandt-ſchip.*

C'eſt un bâtiment chargé de feux d'artifice, que l'on accroche aux vaiſſeaux ennemis, au vent deſquels on le met, pour les brûler. Il y en a qui l'apellent auſſi Navire Sorcier. On prépara le brulot, & on le conduiſit ſur le ſoir, à la faveur d'un petit vent qui venoit de la ville. On mit en brulot un petit bâtiment.

„Les bâtimens qu'on eſtime les plus propres pour faire des brulots, ſont des „grandes chaloupes, des flûtes, ou des pinaſſes, du port de ſoixante & „dix à quatre-vingts laſtes; & qui ont un premier pont tout uni, ſans ton„ture, & au-deſſus un autre pont courant devant-arriére. On entaille, en „divers endroits du premier pont, des ouvertures, à-peu-près d'un pié & „demi en quarré, entre les baux, & elles répondent dans le fond de cale. „Enſuite on fait des dales de planches qu'on joint, & on leur donne un pou„ce & demi de large: on les fait auſſi de fer blanc. On poſe trois de ces „dales à trois côtés de chaque mât, & elles s'étendent tout le long du „bâtiment, à ſtribord & à babord, & ſe vont rendre toutes enſemble „dans une autre grande dale qui eſt en-travers, à ſix ou ſept piés de la pla„ce où ſe met le Timonier. On fait encore une dale aſſez longue, qui „deſcend du gaillard d'arriére, en biais, juſqu'à la grande dale qui eſt en„travers ſur le premier pont; laquelle longue dale revient encore ſe rendre „dans une autre petite, qui eſt ſur le gaillard d'arriére où ſe tient le Ti„monier, & à l'un des deux côtés, ſelon qu'il eſt le plus commode. Dans le „bordage du gaillard d'arriére on fait une trape large, au-deſſous de laquelle „ſe peut poſter une chaloupe bonne de nage, afin que le Timonier, après „avoir mis le feu dans les conduits, y puiſſe promtement deſcendre. Enſuite „on remplit les dales, ou conduits, d'artifices, ſavoir, d'une certaine por„tion de poudre, comme la moitié; d'un quart de ſalpêtre, d'un demi„quart de ſoufre commun; le tout bien mêlé enſemble, & imbibé d'huile „de graine de lin, mais non pas trop, parce-que cela retarderoit l'embra„ſement, & que l'éfet doit être promt. Après cela, on couvre toutes ces „dales de toile ſoufrée, ou de gros papier à gargouſſes, & l'on aporte des „fagots de menus coupeaux, ou d'autre menu bois, trempez dans l'huile „de baléne, qu'on arrange en forme de toit ſur les dales; & ſur ces cou„peaux on met encore des fagots de bois aſſez menu, & fort ſec, qu'on ar„range tout de même en forme de toit ſur les dales, en les mettant bout „à bout. Ces fagots ſont préparez, & trempez dans des matiéres combuſ„tibles, comme du ſoufre commun, pilé & fondu, du ſalpêtre, & les trois „quarts de groſſe poudre; de l'étoupe, & de l'huile de baléne; le tout bien „mêlé enſemble. On pend auſſi au ſecond pont, par-deſſous, toutes ſortes „de matiéres combuſtibles, & l'on en met par-tout avec des paquets de „vieux fils de carret bien goudronnez, & l'on y pend encore des paquets „de ſoufre, ou de liziéres ſoufrées. Tout le deſſous du premier pont eſt „auſſi fort-bien goudronné, de même que le deſſous du ſecond pont, & „avec le goudron dont le deſſus du premier pont eſt encore enduit, il y a „par-tout des étoupes que le goudron y retient, & qui ſont mêlées avec

„du

Brander.

Brulot.

D. S. Fecit.

„du ſoufre. On remplit auſſi, fort-ſouvent, les vuides du bâtiment de ton-
„nes poiſſées, pleines de coupeaux minces & ſerpentans, comme ceux qui
„tombent ſous le rabot des Menuiſiers.

„Lors qu'on veut ſe ſervir des brulots, on ouvre tous les ſabords, les
„écoutilles, & les autres endroits deſtinez à donner de l'air; ce qui ſe fait
„ſouvent par le moien de boîtes de pierrier, qu'on met tout-proche, &
„qui faiſant enſemble leur décharge, par le moien des traînées de poudre,
„s'ouvrent toutes à-la-fois. A l'avant, ſous le beaupré, il y a un bon grapin
„qui pend à une chaîne, & un à chaque bout de chaque vergue; & chacun
„de ces grapins eſt amarré à une corde, qui paſſe du lieu où ils ſont, tout le
„long du bâtiment, & va ſe rendre au gaillard d'arriére, à l'endroit où ſe
„tient le Timonier; laquelle corde, auſſi-tôt que le brulot a abordé le
„vaiſſeau, le Timonier doit couper, avant que de mettre le feu au brulot.

„Il faut faire ſes éforts pour acrocher le navire ennemi par l'avant, & non
„par les côtés.

„On arme les brulots de dix ou douze hommes, qui ont la double paie,
„à-cauſe du danger qu'ils courent; & de quelques paſſe-volants, pour faire
„montre ſeulement, hormis à l'arriére où il y a deux canons de fer, pour
„ſe défendre contre les chaloupes & les canots.

„Quand on conſtruit des brulots de bois neuf, on n'y en emploie que du
„plus chetif, du plus leger, & où le feu peut prendre le plus aiſément.

„Les brulots ſe tiennent ordinairement aux côtés des grands navires, pour
„les ſecourir en cas de beſoin.

ADRESSER, ou Conduire des brulots. *Branders aanbrengen, aanvoeren, beſteeden, affenden.*

DE'TOURNER un brulot. *Een brander van ſig krijgen.*

NOUS fûmes touchez, ou abordez d'un brulot. *Wy kreegen een brander aan boord.*

BRUME. *Miſt.*

C'eſt le broüillard de mer. On dit ſur la mer que dans la brume tout le monde eſt matelot, parce-que dans le tems d'un broüillard épais chacun dit ſon ſentiment ſur la route. Sur le midi il s'éleva une brume ſi épaiſſe, que pour empêcher les vaiſſeaux de s'écarter ceux qui portoient pavillon tiroient à chaque horloge deux coups de canon; les autres vaiſſeaux battoient la caiſſe, ou ſonnoient la trompette, Pendant cette brume les flotes ennemies étoient en préſence ſans être à vüe; ce qui faiſoit fort apréhender le brulot: auſſi ſe tenoit-on prêt au combat, & le pont fut ſemé de ſel & de cendre, pour combattre de pié ferme, & ne pas gliſſer; tout le monde aiant quitté ſes ſouliers, à l'ordinaire.

TEMS Embrumé, ou couvert de broüillard. *Miſtig weer, Dikke miſt, Overtoogen lugt.*

Comme le tems étoit fort embrumé, nous fûmes obligez de moüiller.

BRUVAGE. Voiez, Brevage.

B U.

BUCENTAURE. *Bucentaurus.*

C'eſt le nom d'une maniére de galion dont ſe ſert la Seigneurie de Veniſe, lors que le Doge fait la cérémonie d'épouſer la mer; ce qu'il fait tous les ans, le jour de l'Aſcenſion. La Seigneurie ſort du palais, pour aller monter le Bucentaure, qu'on amêne pour ce ſujet proche des colomnes de St.

Marc. Cette machine eſt un ſuperbe bâtiment, plus long qu'une galére, & haut comme un vaiſſeau ſans mât & ſans voiles. La chiourme y eſt ſous un pont, ſur lequel eſt élevée une voute de menuiſerie en ſculpture, dorée par-dedans, qui regne d'un bout à l'autre du Bucentaure, & qui eſt ſoutenüe tout-autour par un grand nombre de figures, dont un troiſiême rang, qui ſoutient la même couverture dans le milieu, forme une double galerie toute dorée & parquetée, avec des bancs de tous les côtés, ſur leſquels ſont aſſis les Sénateurs qui aſſiſtent à cette fonction. L'extrémité, du côté de la poupe, eſt en demi-rond, avec un parquet élevé d'un demi-pié. Le Doge eſt aſſis dans le milieu; le Nonce & l'Ambaſſadeur de France ſont à ſa droite & à ſa gauche, avec les Conſeillers de la Seigneurie.

BUCHE. *Buis, Haring-buis.*

C'eſt une eſpéce de flibot, dont les Hollandois ſe ſervent pour la pêche du harang.

„Une Buche a ordinairement environ cinquante-deux piés de long, de l'é-
„trave à l'étambord, treize piés ſix pouces de bau, & huit piés de creux.
„L'étrave a vingt piés de haut, douze piés de queſte, neuf pouces d'épaiſ-
„ſeur en-dedans, & un pié neuf pouces de largeur par le haut & par le bas.
„L'étambord a vingt-deux piés de haut, deux piés & demi de queſte, un
„pié de large par le haut, & trois piés ſix pouces par le bas.
„La plus baſſe préceinte a huit pouces de large, & la fermure qui eſt au-
„deſſus en a cinq pouces & demi. La ſeconde préceinte a ſept pouces de
„large, & la fermure en a cinq. La troiſiême préceinte a cinq pouces &
„demi de large; la fermure qui eſt au-deſſus en a quinze par ſon milieu,
„& ſeize aux bouts. La liſſe eſt large de quatre pouces. Les lattes ont
„deux pouces de largeur & deux d'épaiſſeur.
„Les buches ont deux ſortes de petites couvertes, ou chambres, à l'avant
„& à l'arriére: celle de l'avant ſert de cuiſine,
„Le Maître ou Patron de ces bâtimens y commande. Il a un Aide, qui
„le ſuit en dignité. Le Contre-maître vient après, ſous lequel ſont ceux
„qui virent à bord les auſſiéres ou funes; ceux qui ſont emploiez à ſaiſir
„les filets; & les caqueurs, qui vuident les breüilles. On ne ſert que du
„biſcuit, du poiſſon, & du gruau, l'équipage ſe tenant content du poiſſon
„frais qu'il pêche. C'eſt le Patron qui donne l'ordre pour jetter les rets
„& pour les retirer. Les matelots ſe loüent d'ordinaire pour tout le voia-
„ge en gros.
„Voici le devis d'une Buche de ſoixante & onze piés de long, de l'étrave
„à l'étambord; de quinze piés de large de dedans en dedans; & de ſept
„piés de creux ſous le pont. Le marché en fut fait à deux mille trois
„cents vingt-cinq livres, non-compris la groſſe ferrure. Les piés ſont des
„piés Rhenans.
„La quille avoit cinquante-huit piés de long. Au milieu elle avoit un pié
„d'épaiſſeur en quarré, dix pouces à l'arriére auſſi en quarré, & un pié ſix
„pouces de largeur ou profondeur à l'avant. Le jarlot étoit de deux pou-
„ces un quart de large; & il commençoit à hauſſer à quinze piés du talon
„afin que le fond eût plus de longueur.
„L'étrave, depuis le deſſus de la quille, avoit quinze piés ſix pouces de
„long, de ligne droite. Elle avoit huit pouces d'épais; un pié huit pou-

Haring Buys. *Buche ou Flibot.* D.S. Fecit.

„ces de large par ſon milieu, un pié dix pouces par le haut, & deux piés „par le bas; deux piés de ligne courbe; & trois piés ſix pouces de queſte. „L'étambord, depuis le deſſus de la quille, avoit quatorze piés trois pou„ces de ligne droite; huit pouces d'épaiſſeur en-dedans, & ſix pouces en„dehors par le haut; quatre pouces & demi par le bas, un pié ſix pouces „de large par le haut. La rablure du bas avoit quatre piés ſix pouces de „long. Il avoit un pié quatre pouces de ligne courbe, & deux piés de „queſte.

„Il y avoit cinq piés de relevement à l'arriére, & quatre piés à l'avant, ſe„lon la proportion la plus commune pour la conſtruction des buches.

„Les gabords ou ribords avoient un pié quatre pouces de large, & hauſ„ſoient par le côté juſqu'à faire une ligne droite de leur dehors avec la „haut du jarlot; c'eſt-à-dire qu'ils hauſſoient de toute leur épaiſſeur. Le „premier gabarit de l'avant étoit poſé ſur le bout de l'écart de l'étrave, en„dedans; & le dernier gabarit à l'arriére étoit à ſept piés du talon. Le „premier des deux grands gabarits, ou celui qui étoit vers l'avant, étoit „poſé à ſeize piés du bout de l'écart de l'étrave en-dedans, & le ſecond étoit „à quatre piés ſix pouces du premier.

„La baloire à l'étrave, étoit à neuf piés ſix pouces au-deſſus du haut de la „quille; à douze piés neuf pouces à l'arriére; & au milieu à la hauteur du „creux du bâtiment; auquel endroit étoit poſée une préceinte.

„Le vaiſſeau avoit huit piés neuf pouces de large de dedans en dedans, à „la baloire, ou en ſon gros, à cinq piés de l'étrave; & douze piés ſept pou„ces à dix piés de l'étrave. Il avoit, à la même hauteur vers l'arriére, ſept „piés dix pouces, à cinq piés de l'étambord; & onze piés ſept pouces à dix „piés de l'étambord.

„Les voiles étoient de toile de Hollande, & la grande voile avec les bon„nettes avoit quinze aunes de long, & treize aunes de large: la miſéne a„vec les bonnettes, douze aunes de long, & dix aunes de large: l'artimon „avec les bonnetttes, douze aunes de long & neuf aunes de large: le tape„cul, ſept aunes de long & quatre aunes & demie de large: le hunier huit „aunes de long, & autant de large: il étoit de toile de Flandres.

„Un autre Maître Charpentier aiant entrepris une Buche, pour deux „mille-ſept-cens livres, auſſi ſans la groſſe ferrure, & ſans le *bois rond*, ou „les mâts & les vergues; il faiſoit ſon compte de huit cens livres pour le „travail; cent-vingt-cinq livres pour le clou; & il comptoit le reſtant pour „le bois, & pour tout le reſte de ce qui pourroit être emploié.

BUISSONNIER. *Een Opſiender op de binnelandtſche vaart.*

C'eſt un Oficier de ville, ou Garde de la navigation, qui eſt obligé d'avertir les Echevins des contraventions que l'on fait aux Réglemens. Il doit dreſſer des procès verbaux de l'état des ponts & des riviéres, des moulins, pertuis, &c.

BULLETIN. *Een Brieſje, Een Dienſt-brieſje, Een Billiet die men aan de matroo-ſen uitdeelt, om by beurten op de oorlogſcheepen te dienen.*

C'eſt un morceau de parchemin que les Commiſſaires & Commis des claſſes, délivrent gratis à chaque Oficier marinier & matelot. Il contient leurs ſignaux, leurs priviléges, & les années qu'ils doivent ſervir.

BULLETIN. *Een geſondt-brief.*

C'eſt un certificat de ſanté, pour avoir libre entrée dans les lieux où l'on a à paſſer.

BUTIN. *Buit, Beuit.*

Quelques-uns diſtinguent le butin du pillage, & diſent que le butin eſt le gros de la priſe, & le pillage la dépoüille des habits, hardes & cofre de l'ennemi; & l'argent qu'il a ſur ſa perſonne juſqu'à trente livres.

C A.

CABANE, Cajute, camagne, Couche. *Kooi.*

C'eſt un petit logement de planches, pratiqué à l'arriére, ou le long des côtés du vaiſſeau, pour coucher les Pilotes & autres Oficiers. Ce petit réduit eſt long de ſix piés, & large de deux & demi; & comme il n'en a que trois de hauteur, on n'y peut être debout.

„ Les Oficiers ont des lits, ou des retranchemens à mettre des lits, dans les „ chambres, chacun ſelon ſa qualité, & ſon emploi. Dans les vaiſſeaux „ marchands, où il y a peu de gens d'équipage, on ne ſe ſert guéres que de „ ces cabanes, dont il y en a pour ſufire à tous. Néammoins il n'eſt per„ mis à aucun des matelots & gens du commun, de ſe deshabiller, ni de ſe dé„ chauſſer pour ſe coucher.

„ Dans les navires de guerre les cabanes du Cuiſinier & du Maître-valet ſont „ en leurs chambres; mais dans la plupart des vaiſſeaux marchands elles „ ſont à côté de la chambre, en-dehors.

„ On fait ordinairement la cabane de la chambre du Capitaine à babord, le „ long du vaiſſeau, & on lui donne cinq piés ſept pouces de longueur.

„ On met bien encore quelquefois les cabanes en-travers: on les place mê„ me auſſi au milieu, mais en ce cas elles ne ſont pas fixes; elles ſont mo„ biles, & pendant le jour on les retire contre le fronteau.

CABANE. *Koot, Kooi.*

C'eſt l'apartement qui eſt à l'arriére des buches qui vont à la pêche du harang: il eſt deſtiné pour le Pilote, Maître, Patron, Oficier, ou Oficiers mariniers qui conduiſent la barque.

CABANE. *Kabanne.*

C'eſt un bateau couvert, & à fond plat, avec lequel on navige ſur la riviére de Loire.

CABANE. *Een ſchuit met preeſening op hoepels gedekt.*

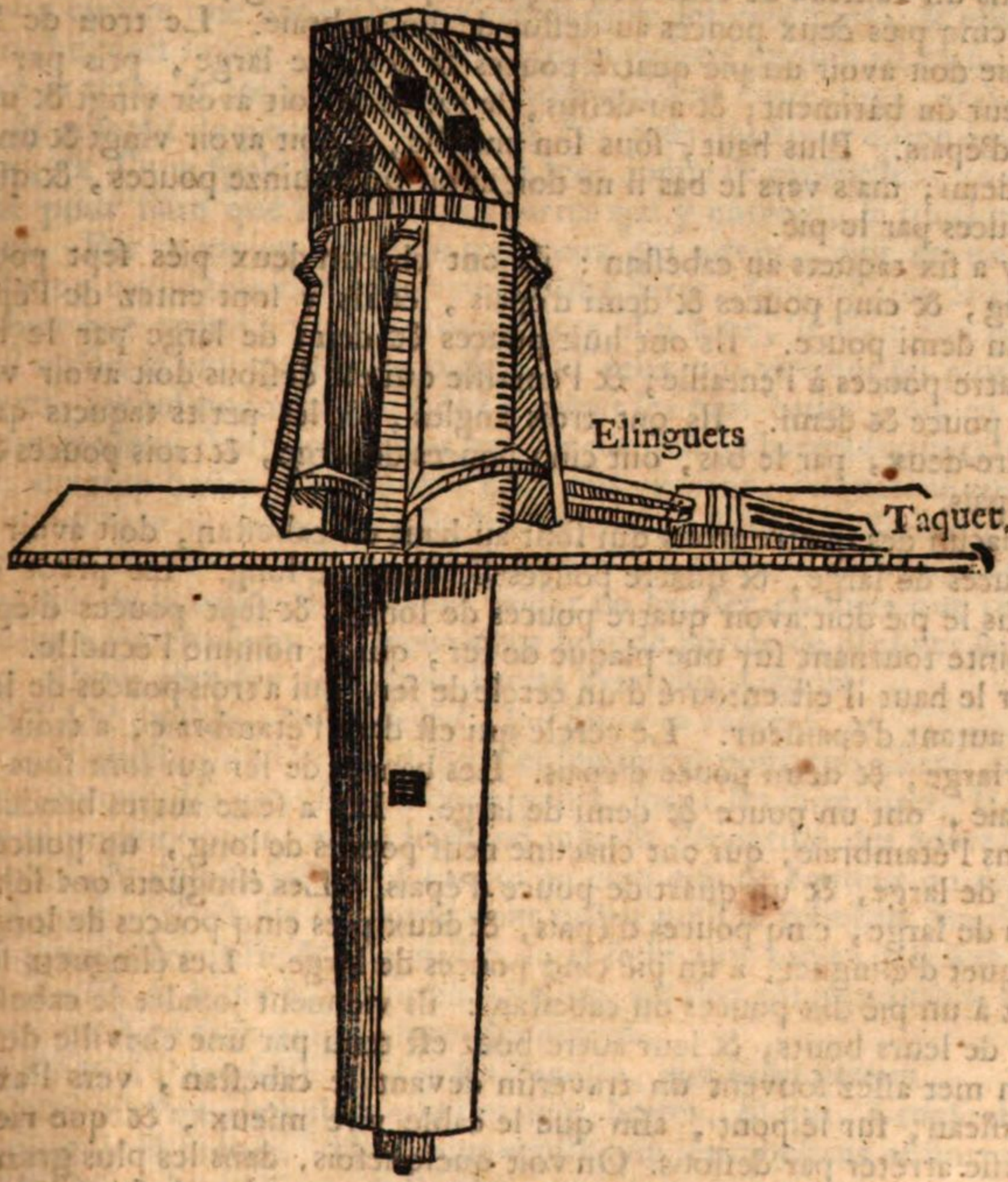
Les Bateliers apellent auſſi cabane des cerceaux pliez en forme d'arc, & couvers d'une toile que l'on nomme Banne.

CABESTAN. *Spil.*

C'eſt une machine de bois, reliée de fer, faite en forme d'aiſſieu, ou de pivot, poſée perpendiculairement ſur le pont d'un vaiſſeau, & que des barres de bois, paſſées en-travers par le haut de l'aiſſieu, font tourner en rond. Ces barres étant conduites à force de bras, font rouler autour de cet aiſſieu un cable, au bout duquel ſont atachez les gros fardeaux qu'on veut enlever. L'uſage ordinaire du cabeſtan eſt de tirer l'ancre du fond de la mer, pour la remettre en la place qui lui eſt deſtinée dans le vaiſſeau. C'eſt encore en virant les cabeſtans qu'on remonte les bateaux; qu'on tire ſur terre les vaiſſeaux pour les calfater; qu'on les décharge des plus groſſes marchandiſes; qu'on lève les voiles auſſi-bien que les ancres. Il y a deux cabeſtans ſur les vaiſſeaux. Le grand cabeſtan eſt poſé ſur le premier pont, & s'é-

lève

lève juſqu'à quatre ou cinq piés de hauteur au-deſſus du deuxiême. On le nomme cabeſtan double, à-cauſe qu'il ſert à deux étages pour lever les ancres, étant garni de barres, & d'autres piéces, comme taquets pour renfler, élinguets ou hinguets, taquets d'élinguets, bandes de fer dans l'étambraie, cercle de fer à la tête &c. Le petit cabeſtan, ou cabeſtan ſimple, eſt poſé ſur le ſecond pont, entre le grand mât & le mât de miſéne, qui ſert à faire iſſer les mâts de hunes, & les grandes voiles, où il faut moins de force qu'à élever les ancres.



„On place ſouvent le cabeſtan dans le milieu entre le château d'arriére & „le ſep de driſſe; ou au milieu du vaiſſeau, à quinze piés derriére le mât. „On le poſe ſur le fond du vaiſſeau, afin qu'il ſoit ferme, & quelquefois „on le met ſur une piéce de bois en arc, On le double auſſi quelquefois, „en mettant deux l'un ſur l'autre, ainſi qu'on le verra ci-après. On en met „même pluſieurs dans les plus grands vaiſſeaux.

„Plus le cabeſtan eſt grand, & plus il eſt commode & facile à virer; pour-

„vu qu'il ne ſoit pas d'une grandeur ſi exceſſive, qu'il y ait trop de difficulté „à s'en ſervir. Les cabeſtans qui ont peu d'épaiſſeur virent facilement; „mais auſſi la manœuvre ſe fait plus vîte à proportion de ce que le cabeſtan „eſt épais.

„Selon quelques Charpentiers, la tête du cabeſtan doit avoir deux pouces „& demi d'épais, par chaque dix piés de longueur qu'on donne au vaiſ„ſeau. Les taquets qui le renflent, doivent avoir la moitié de la longueur „de la tête; & les trous, ou amelottes, doivent avoir de largeur la ſixiême „partie de ſon épaiſſeur.

„Dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, le cabeſtan s'élève „de cinq piés deux pouces au-deſſus de l'étambraie. Le trou de l'étam„braie doit avoir un pié quatre pouces & demi de large, pris par la lon„gueur du bâtiment; & au-deſſus, le cabeſtan doit avoir vingt & un pou„ce d'épais. Plus haut, ſous ſon entaille, il doit avoir vingt & un pouce „& demi; mais vers le bas il ne doit avoir que quinze pouces, & quatorze „ pouces par le pié.

„Il y a ſix taquets au cabeſtan : ils ont chacun deux piés ſept pouces de „long, & cinq pouces & demi d'épais, & ils y ſont entez de l'épaiſſeur „d'un demi pouce. Ils ont huit pouces & demi de large par le bas, & „quatre pouces à l'entaille; & l'entaille qui eſt deſſous doit avoir vingt & „un pouce & demi. Ils ont trois angles, & les petits taquets qui ſont „entre-deux, par le bas, ont cinq pouces de large, & trois pouces & demi „d'épais.

„Chacun des quatre trous qui ſont au haut du cabeſtan, doit avoir quatre „pouces de large, & quatre pouces & demi de long. Le pivot qui eſt „ſous le pié doit avoir quatre pouces de long, & ſept pouces d'épais, ſa „pointe tournant ſur une plaque de fer, qui ſe nomme l'écuelle.

„Par le haut il eſt entouré d'un cercle de fer, qui a trois pouces de largeur, „& autant d'épaiſſeur. Le cercle qui eſt dans l'étambraie, a trois pouces „de large, & demi pouce d'épais. Les bandes de fer qui ſont ſous l'étam„braie, ont un pouce & demi de large. Il y a ſeize autres bandes de fer „dans l'étambraie, qui ont chacune neuf pouces de long, un pouce & de„mi de large, & un quart de pouce d'épais. Les élinguets ont ſeize pou„ces de large, cinq pouces d'épais, & deux piés cinq pouces de long. Le „taquet d'élinguet, a un pié cinq pouces de large. Les élinguets ſont po„ſez à un pié dix pouces du cabeſtan : ils viennent joindre le cabeſtan par „un de leurs bouts; & leur autre bout eſt tenu par une cheville de fer.

„On met aſſez ſouvent un traverſin devant le cabeſtan, vers l'avant du „vaiſſeau, ſur le pont, afin que le cable vire mieux, & que rien ne le „puiſſe arrêter par-deſſous. On voit quelquefois, dans les plus grands vaiſ„ſeaux marchands, un cabeſtan ſur le haut pont, où on le fait tourner avec „quatre barres, & encore avec deux autres au-deſſous, entre deux ponts, „afin que la manœuvre ſe faſſe plus promtement, & avec moins de peine: „on met auſſi deux cabeſtans l'un ſur l'autre.

„Il y a des Charpentiers qui proportionent le cabeſtan par la quille: ils lui „donnent à la tête l'épaiſſeur que la quille à dans l'endroit où elle eſt le „plus épaiſſe; & vers le pié ils le diminüent d'un quart. Par le bout du „haut, qui paroît ſur le pont, ils lui donnent cinq piés à cinq piés & demi

„de

„de hauteur, & même plus, ou moins, ſelon que le pont ou le demi-pont „le permettent. Ils donnent de longueur aux taquets, autour deſquels tour„ne la tournevire, les trois cinquiêmes parties de la longueur de la tête. „Leur épaiſſeur ſur le cabeſtan eſt d'un quart du diamétre de la tête, & ils „ont un quart de largeur plus que d'épaiſſeur; & pour faire enfiler le cable „ on les diminüe à-peu-près d'un tiers par le haut.

„Ces mêmes Charpentiers diſent, qu'on ne met jamais moins de ſix ta„quets, parce-que, s'il y en avoit moins, les cerceaux du cable ſeroient trop „petits, & il auroit de la peine à enfiler: on n'en met jamais plus de huit, „parce qu'on auroit auſſi de la peine à l'arrêter.

„Il y a encore une nouvelle maniére de faire les cabeſtans, & elle eſt au„jourdhui fort ſuivie. On fait monter les taquets juſques au haut, ou juſ„qu'à la tête; & les vuides triangulaires qui ſont entre-deux, on les gar„nit & remplit de piéces de bois: on fait tous les trous d'une égale hau„teur, & d'une égale largeur; & on leur donne de profondeur ce qu'il en „faut pour faire que les bouts des barres qui y entrent, ſe touchent preſ„ques. Par ce moien l'éfort de tous ceux qui virent, agit en un même „inſtant: outre cela ceux qui virent à une barre, ſont maîtres de la barre; „au-lieu que quand il y a des trous percez plus haut, & les autres plus bas, „ainſi qu'on le pratiquoit plus ci-devant, ceux qui viroient les plus hautes „barres, incommodoient ceux qui viroient les plus baſſes, ou en étoient „incommodez; il arrivoit même que les plus hautes barres étoient trop hau„tes, ou trop baſſes, par raport à ceux qui viroient, leſquels ne pouvoient „agir avec tant de force que ſi les barres avoient été à la juſte hauteur qu'il „auroit fallu. Il arrivoit encore que ceux qui viroient à l'un des bouts ou „des côtés de la barre, la faiſoient baiſſer ou hauſſer, en-ſorte que ceux qui „étoient à l'autre bout, ſe trouvoient hors de portée de déploier leurs for„ces. Cette maniére des demies barres vient des Anglois.

CABESTAN double. *Dubbelde ſpil, Spil boven en onder.*

C'eſt un Cabeſtan où l'on peut doubler les forces pour travailler; ce qu'on fait en mettant des gens ſur les deux ponts, pour les faire virer. Il eſt poſé ſur le premier pont, entre le grand mât & l'écoutille des vivres, vers l'artimon, & s'élève juſques à quatre ou cinq piés de hauteur au-deſſus du ſecond pont. C'eſt ſur ce ſecond pont qu'eſt poſé le cabeſtan ſimple, entre la grande écoutille & l'écoutille de la foſſe aux cables. Il ſert à faire iſſer les máts de hune & les grandes voiles, où l'on n'a pas beſoin de tant de force qu'il en faut pour enlever les ancres.

CABESTAN à l'Angloiſe. *Spil op ſijn Engelſch, met halve boomen.*

C'eſt celui où l'on n'emploie que des demi-barres, & qui, à-cauſe de cela, n'eſt percé qu'à moitié. Il eſt plus renflé que les cabeſtans ordinaires.

CABESTAN volant. *Een los Spil.*

C'eſt celui qu'on peut tranſporter d'un lieu à un autre. Voiez, Vindas.

VIRER au cabeſtan, Pouſſer au cabeſtan, *Winden.*

C'eſt-à-dire, Faire joüer le cabeſtan.

ALLER au cabeſtan, Envoier au cabeſtan. *De Schips-jongens voor de ſpil ſtraffen.*

C'eſt quand les garçons, ou pages du vaiſſeau, ont commis quelque faute, le Quartier-maître a droit de les faire aller au cabeſtan, pour les y châtier.

On

On y envoie auſſi les matelots. Tous ces châtimens, qu'on fait au cabeſtan chez les François, ſe font au pié du grand mât chez les Hollandois. Quiconque prendra querelle dans le bord avec ſon camarade, & le frapera d'un bâton, ſera mis aux fers, pendant huit jours, au pain & à l'eau; & en cas de plaie, ſera batu au cabeſtan de douze coups de corde, par le Prévôt de l'équipage. Les ſoldats qui quitteront leur quart, ou garde, ſans être relevez, ſeront mis ſur une barre du cabeſtan, avec deux boulets aux piés, pendant deux heures, deux jours conſécutifs. Châtier au pié du grand mât ſe dit en Hollandois, *Laarſen*, *Bridſen*.

CABILLOTS. *Wandt-klooten.*

Ce ſont de petits bouts de bois, qui ſont faits comme les boutons des Recollets, que l'on met aux bouts de pluſieurs herſes qui tiennent aux grands haubans, pour ſervir à tenir les poulies de pantoquiére.

CABILLOTS. *Kuvijn-naagels*, *Karviel-naagels.*

Ce ſont auſſi de petites chevilles de bois, qui tiennent aux chouquets avec une ligne, & qui ſervent à tenir la balancine de vergue de hune, quand les perroquets ſont ſerrez.

CABLE. *Kaabel*, *Kabel*, *Kaabel-touw*, *Anker-touw*, *Touw.*

C'eſt une groſſe corde faite de trois hanſiéres, dont chacune a trois tourons. Il ſert à tenir un vaiſſeau en rade, ou en quelque autre lieu. On apelle auſſi cables les cordes qui ſervent à remonter les bateaux, & à élever de gros fardeaux dans les bâtimens par le moien des poulies. Il y a ordinairement quatre cables dans les vaiſſeaux, & le plus gros s'apelle Maître cable. Ce maître cable eſt long de ſix-vingts braſſes, & cela eſt cauſe que le mot de cable ſe prend auſſi pour cette meſure; de-ſorte que quand on dit, qu'on moüilla à deux ou à trois cables d'un vaiſſeau, on veut dire, à deux cents-quarante, ou à trois cens-ſoixante braſſes de ce vaiſſeau. *'t Schip wierdt twee of drie ſtreeken uit des anders ſtroom geankert.* Voiez, Corde & Cordage.

„ Les cables, ſoit petits ou gros, ſont toujours compoſez de trois tourons.
„ Quand ils ſont trop retors ils crèvent aiſément; quand ils ſont trop mous
„ ils rompent. Lors qu'un cable eſt tors comme il faut, on en détord
„ trois ou quatre tours, afin que le reſte demeure mieux en état.
„ Pour faire un cable on ſe ſert de bâtons qu'on y paſſe, afin que les torons
„ & les hanſiéres tournent mieux les unes ſur les autres; & l'on ſuſpend
„ aux bouts quelque choſe de fort peſant, afin que rien ne ſe tortille.
„ Il ne va point de vaiſſeau à la mer qu'il n'ait au-moins trois cables. Le
„ cable ordinaire, *Het dagelijks touw*: le maître cable, ou le cable de la
„ maitreſſe ancre, *Plegt-touw*: & le cable d'affourché, *Tui-touw*.
„ On proportionne ſouvent la groſſeur du cable de la moienne ancre à la
„ longueur du vaiſſeau, & on lui donne un pouce d'épais par chaque dix
„ piés de cette longueur. On ſe ſert bien auſſi de ces mêmes cables pour la
„ maitreſſe ancre. Dans les violentes tempêtes on met juſqu'à deux cables
„ à une même ancre, afin qu'ils aient plus de force, & qu'en même tems
„ l'ancre puiſſe joüer plus facilement.
„ Un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à l'étambord,
„ doit être pourvu de quatre cables, de treize pouces de circonférence, &
„ de cent braſſes de long, & d'un autre de douze pouces, Tous enſemble
„ doivent peſer 14560. livres.

„ Mais

„Mais pour les grands navires de guerre, tels qu'on les conſtruit aujour-
„dhui, ils ſont pourvus de cables de ſix-vingts braſſes, afin qu'ils joüent plus
„aiſément ſur l'ancre. Ces cables ont vingt à vingt-deux pouces de cir-
„conférence, & ſont compoſez de trois hanſiéres; chaque hanſiére eſt de
„trois torons; & chaque toron eſt d'environ 600 fils; ſi-bien que le ca-
„ble entier eſt de 1800 fils, pris à vingt pouces de circonférence, & il doit
„peſer neuf-mille-cinq-cents livres.

„Un Ecrivain Flamand dit que le maître cable & le cable ordinaire doi-
„vent être chacun de quatre, cinq, ou ſix hanſiéres, & de cent-dix à ſix-
„vingts braſſes, parce que plus le cable eſt long, plus l'ancre tient ferme.
„Il dit auſſi que le cable de toüei n'eſt qu'une ſimple hanſiére, & qu'on
„ne s'en ſert que dans les riviéres, & dans les endroits où les bancs ren-
„dent le chenal étroit, & le ſerrent. Le cable d'affourché ſert avec le cable
„ordinaire, ou avec le maître cable; parce-que ſi les vaiſſeaux n'étoient que
„ſur une ancre & ſur un cable, ils ne manqueroient pas de tourner, au pre-
„mier changement de vent & de marée, & le vaiſſeau décriroit un ſi grand
„cercle, qu'il pourroit donner contre des bancs, ou des roches; ou ſoufrir
„d'autres incommodités.

„Lors donc qu'à la faveur du flot, un vaiſſeau eſt entré dans une riviére, on
„laiſſe tomber l'ancre ordinaire dans l'endroit où l'on croit qu'il y a bon moüil-
„lage: enſuite on deſcend l'ancre d'affourché dans la chaloupe, & on la por-
„te, par l'arriére du vaiſſeau, auſſi loin qu'on le juge à propos; & lors qu'elle
„eſt moüillée, on vire ſur l'ancre ordinaire, juſques à ce qu'on ait fait roidir le
„cable d'affourché. Par ce moien, le vaiſſeau ne peut plus, ni par le flot, ni par
„le juſſant, décrire de cercle plus grand que ſa propre longueur, ni être en dan-
„ger de donner contre aucun écueil.

„Le même Auteur dit qu'ordinairement un cable, ou un cordage de trois pou-
„ces en rondeur, & d'un pouce d'épaiſſeur en croix, ou en diamétre, eſt de qua-
„rante-huit fils ordinaires. Et ſur ce pié-là il a dreſſé la table que voici, pour
„marquer de combien de fils ſont compoſez les divers cordages, ſelon l'épaiſ-
„ſeur qu'il propoſe.

Circonférence	Pouces	Fils
3		48
4		77
5		121
6		174
7		238
8		311
9		393
10		485
11		598
12		699
13		821
14		952
15		1093
16		1244
17		1404
18		1574
19		1754
20		1943

„Voici le moien qu'il donne pour ſavoir le poids que doit avoir un cable „de cent-dix à ſix-vingts braſſes de long. Il faut, dit-il, meſurer l'épaiſſeur „que le cable a dans ſa rondeur, & voir dans la table précédente combien „il doit y avoir de fils dans cette épaiſſeur, & multiplier par 4. le nombre „des fils; parce que chaque fil, de la longueur qu'il le faut pour filer un „tel cable, doit peſer environ quatre livres; & par ce moien on aura à-„peu-près le poids du cable. Par éxemple; un cable de vingt pouces de „circonférence, contenant dix-neuf-cents-quarante-trois fils, peſera ſept „mille-ſept-cents-ſoixante & douze livres. Et ainſi des autres cables qui „ne ſont pas encore goudronnez, ſelon qu'on le peut encore voir dans la „table ſuivante.

Circonférence		Poids	
Un Cordage ou Cable de	3 Pouces d'épaiſſeur, pèſe	192	Livres.
	4	308	
	5	484	
	6	696	
	7	952	
	8	1244	
	9	1572	
	10	1940	
	11	2392	
	12	2796	
	13	3284	
	14	3808	
	15	4372	
	16	4976	
	17	5616	
	18	6296	
	19	7016	
	20	7772	

„Par cette table on peut connoître combien il faut de fils pour chaque tou-„ron, ſelon l'épaiſſeur qu'on lui veut donner: car, par éxemple, pour un „cable compoſé de trois tourons, & à qui l'on veut donner dix-huit pou-„ces en rondeur, on mettra cinq-cents-cinquante fils, & ainſi des autres. „Il faut néammoins prendre garde que ſi l'on veut faire le cable un peu plus „ſerré qu'à l'ordinaire, il ſera plus court & plus mince; & ſi on le veut „faire plus lâche, il ſera plus long & plus gros.

„Ce même Ecrivain tire de la largeur du vaiſſeau les proportions des cables. „Il donne autant de demi-pouces d'épaiſſeur en rond, ou de circonférence, „au maître cable, que le vaiſſeau a de piés de largeur. Il fait tous les ca-„bles preſque d'égale groſſeur, pour les navires de guerre, & pour ceux „qui vont aux Indes, & qui portent beaucoup de gens d'équipage. Mais „au regard des vaiſſeaux marchands, dont les équipages ſont foibles, il ne „leur donne qu'un gros cable pour maître cable, & il fait le cable ordinai-„re d'une huitiême plus leger, & le cable d'affourché, encore plus leger „d'une autre huitiême.

COUPER, Tailler le Cable. *'t Touw kappen, af-kappen, kerven.*

Pour dire, le couper à coups de hache ſur l'écubier, & abandonner l'ancre, afin de mettre plus vîte à la voile ; ſoit pour éviter d'être ſurpris du gros tems, ſoit dans le deſſein de chaſſer ſur l'ennemi, ou de prendre chaſſe vous-même, n'aiant pas le loiſir de lever l'ancre, & de retirer le cable. On laiſſe alors une boüée ſur l'ancre, atachée avec une corde nommée horin, par le moien de laquelle on ſauve l'ancre & le cable qui y tient, lors qu'on a le loiſir ou la commodité d'envoier au même endroit.

BITTER le Cable. Voiez, Bitter.

LOVER un Cable. *'t Kaabel rondt-ſchieten, opſchieten.*

C'eſt le mettre en rond, en maniére de cerceau, pour le tenir prêt à le filer, & en donner ce qu'il faut pour la commodité du moüillage.

DONNER le cable à un vaiſſeau. *De paard-lijn aan een ontramponneerde, of log ſchip toeſmakken, of gooijen, om 't na te ſleepen.*

C'eſt ſecourir un vaiſſeau qui eſt incommodé, ou peſant à la voile ; ce qu'on fait en le toüant, ou en le remorquant par l'arriére d'un autre vaiſſeau. On dit auſſi, Tirer en oüaiche.

LAISSER traîner un cable ſur le ſillage du vaiſſeau. *Een touw agter uit laaten drijven.*

C'eſt pour retarder le vaiſſeau, & pour le faire porter plus droit. Comme j'étois parmi ces Corſaires je reconnus qu'ils ne ſe ſervoient pas toujours de leurs cables pour le moüillage, qui en eſt l'uſage ordinaire ; & voici comment ils l'emploiérent à une ruſe pour atraper des vaiſſeaux marchands. Le Capitaine aiant un jour aperçu deux bâtimens chargez pour Génes, qui étoient au vent de lui, réſolut de les atirer, en contrefaiſant le méchant voilier, bien-que ſon vaiſſeau fût extrémement fin de voiles. Il laiſſa traîner un cable ſur ſon ſillage, qui rallentiſſoit la courſe de notre vaiſſeau, & donna loiſir aux deux bâtimens de nous joindre. Peut-être même croioient-ils nous donner chaſſe. Mais le Corſaire aiant vîtement lové ſon cable, porta ſur eux, & leur envoia cinq ou ſix bordées, qui les deſemparérent, de-ſorte qu'il s'en rendit maître.

LES CABLES ont un demi tour, ou un tour. *De Kaabels zijn onklaar, of met eenige ſlagen.*

C'eſt lors-qu'un vaiſſeau, qui eſt moüillé & affourché, a fait un tour ou deux, en obéïſſant au vent, ou au courant de la mer, en-ſorte qu'il ait croiſé, ou cordonné près des écubiers les cables qui les tiennent.

FILER du Cable. *Bot geven, Vieren.*

C'eſt lâcher & laiſſer deſcendre le cable.

FILER le cable bout par bout. Voiez, Filer.

LE CABLE apique. *Het Kaabel komt op en neer.*

C'eſt lors que le vaiſſeau, aprochant de l'ancre qui eſt moüillée, le cable commence à ſe roidir pour être à pic, c'eſt-à-dire, perpendiculaire.

CABLEAU. *Boots-touw.*

On ſe ſert de ce mot, pour dire le diminutif d'un cable, c'eſt-à-dire la corde qui ſert ordinairement d'amarre à la chaloupe d'un vaiſſeau, lors qu'elle eſt moüillée.

CABLER. *Kabel-ſlaan, Touw-ſlaan.*

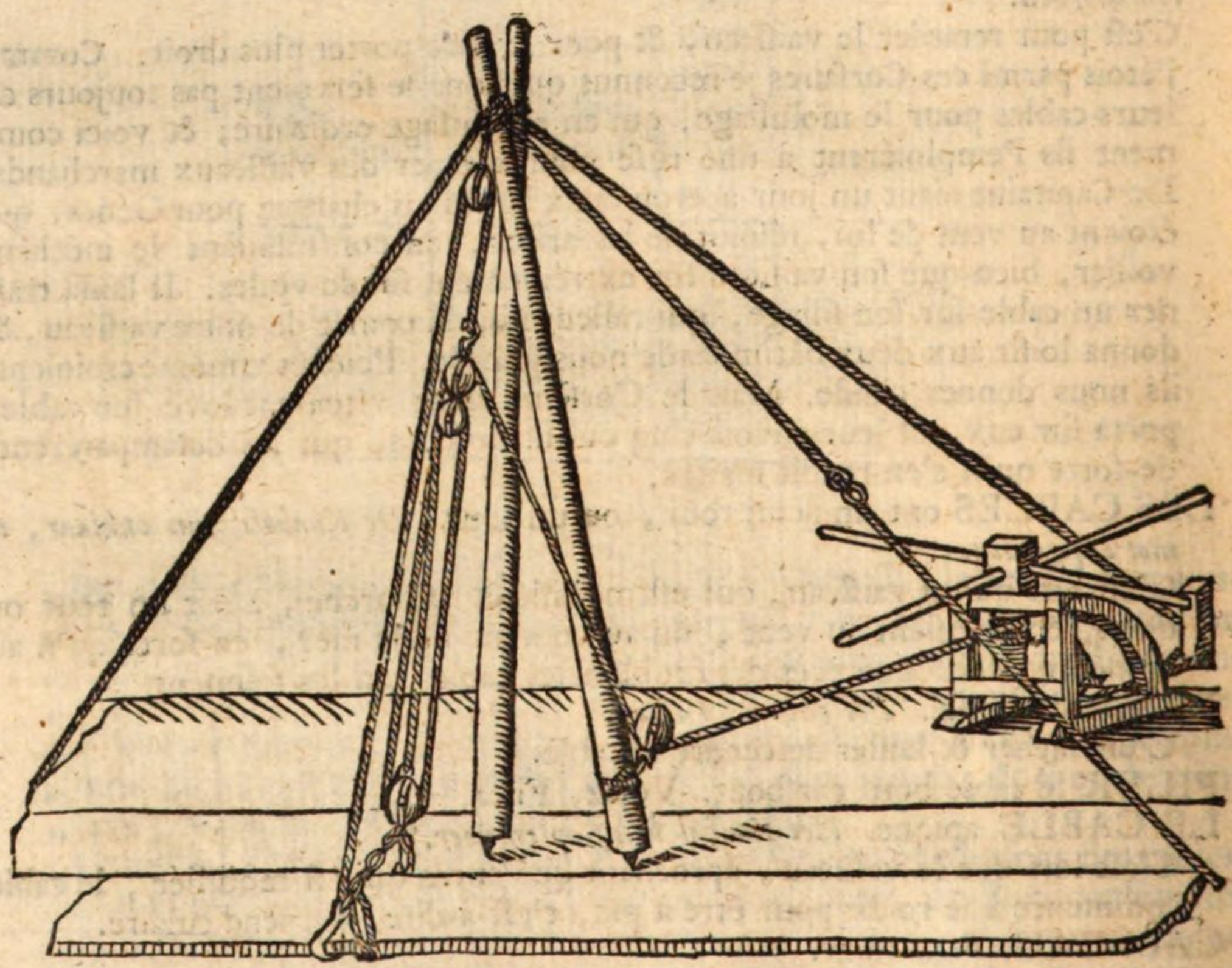
C'eſt un terme de Cordier, pour dire, Aſſembler pluſieurs fils, & les tortiller, afin de n'en faire qu'une corde. Cabler de la ficelle.

CABOTER. *Af en aan leggen, of houden; Hengelen.*

C'eſt aller de cap en cap, & de port en port; naviguer le long des côtes: ainſi il faudroit dire, Capoter, mais l'uſage prévaut ſur l'étimologie. Si cette barque ne peut ſervir aux grandes traverſées, on l'emploiera au cabotage. Ce bâtiment n'eſt propre qu'au cabotage. Nos galiotes, qui étoient acoutumées à caboter, ne perdirent point ces deux caps de vüe. Les Corſaires ne font le plus ſouvent que caboter.

CABRE. *Krikkemik.*

C'eſt une eſpéce de chévre, compoſée de deux ou trois pieux, joints enſemble par le haut, qui s'étendent beaucoup par le bas; au haut deſquels on met une poulie de caliorne avec une étague, pour enlever, ou plutôt pour tirer des fardeaux. C'eſt avec cette machine qu'on retire les groſſes piéces de bois de conſtruction, qui ſont ſur les rivages des riviéres, ou aux bords des ateliers. Les pieux dont le cabre eſt compoſé s'apellent en Flamand, *Beenen*; la caliorne, ou plutôt le palan, *Taakel*; l'étague, *Mantel*; & la poulie, *Strop-blok*, ou *Katte-blok*.



CABRIONS. *Klampen onder de wielen.*

Ce ſont des piéces de bois qu'on met derriére les afûts des canons, quand la mer eſt groſſe, afin d'empêcher qu'ils ne briſent leurs bragues & leurs palans.

CADE'NE. *Ketting.*

C'eſt une chaîne.

CADE'NES de hauban. *Putting, Puttingen.*

Ce ſont des chaînes de fer, au bout deſquelles on met un cap de mouton, pour ſervir à rider les haubans.

„On voit à chaque porte-hauban une cadéne, ou chaîne de fer, faite d'une „ſeule barre recourbée, & qui ſurmonte. Il y a une corde qui y eſt amar- „rée, & qui paſſant dans les trois trous du cap de mouton que la cadéne „environne, & qui ſervent comme de roüets, tient ferme les haubans, & „les fait rider; & contribüe par ce moien à l'afermiſſément du mât. Les „cadénes ſont tenües par de bonnes chevilles de fer. Celles des hunes ſont „fort longues, & ſur-tout celles qui ſont aux hunes des mâts d'avant & „d'artimon, parce que les haubans des mâts qui ſont entez deſſus, ne deſ- „cendent pas juſques aux cercles de hune. Il n'y a point de cadénes à la „hune de beaupré. Les cadénes qui ſont aux porte-haubans, font rider les „haubans par le moien des palanquins; mais les haubans des hauts mâts, ne ſe „rident qu'avec des caps de mouton.

„Il y a auſſi dans les grands porte-haubans, deux longues barres de fer pla- „tes, qui ſont mobiles, & qu'on apelle pareillement Cadénes, *Puttings:* „l'une ſert à mettre le palan qui ride les grands haubans, & l'autre ſert à „deſcendre la chaloupe à la mer, ou à la haler à bord. Outre, cela il y a „dans les petits porte-haubans de groſſes cordes avec des roüets de poulie, „où l'on paſſe d'autres palans & des palanquins, pour embarquer & débar- „quer de gros fardeaux.

CADRE de charpente. *Raamt.*

C'eſt l'aſſemblage quarré de quatre groſſes piéces de bois.

CADRE. *Raamt.*

C'eſt un quarré fait de quatre piéces de bois médiocrement groſſes, miſes en quarré long, & entre-laſſées de petites cordes. Il ſert à y mettre un matelas ſur lequel on ſe couche.

CAGE. *Mars.* Voiez, Hune.

C'eſt-une eſpéce d'échauguette, qui eſt faite en cage, à la cime du mât d'un vaiſſeau: on lui donne le nom de hune ſur l'Océan, & celui de gabie ſur la Méditerranée.

CAGOUILLE, Volute du revers d'éperon. *Krul, Knop van't galioen.*

C'eſt ce qui fait un ornement au haut du bout de l'éperon d'un vaiſſeau. Voiez, Revers d'éperon.

CAGUE. *Kaag, Kaeg.*

C'eſt une ſorte de bâtiment Hollandois dont voici un devis.

„La Cague dont il s'agit, a quarante-ſept piés de long de l'étrave à l'étam-

„bord,

„bord; douze piés ſix pouces de large de dedans en dedans; & quatre piés „deux pouces de creux. L'étrave a neuf piés de haut; un pié de large par „le haut, & cinq piés & demi de queſte. L'étambord a ſept piés huit pou„ces de haut, & trois piés de queſte: il a ſept pouces d'épais en-dedans, „& cinq pouces en-dehors; & un pié de large par le haut. La ſole a huit „piés cinq pouces & demi de large, & quatre pouces d'épais. Les varan„gues ont trois pouces & demi d'épais, & ſont à un pié de diſtance l'une „de l'autre; les genoux ſont à même diſtance, aïant quatre pouces d'épaiſ„ſeur vers le haut, & cinq pouces de largeur. Le bordage a un pouce & „demi d'épais, & la ceinte en a quatre & demi, & autant de largeur. Le „bordage au-deſſus de la ceinte a un pié de large. La ſerre-goutiére, qui „eſt au-deſſus, a un pié ſept pouces de large, & deux pouces d'épais; & „cinq pouces de large en-dedans. La couverte de l'avant a quinze piés de „long. La carlingue a un pié deux pouces de large, & trois pouces d'é„pais. Le cornet du mât s'élève d'un pié ſept pouces au-deſſus du tillac, „& a quatre pouces d'épais: ſon étendüe en-dedans eſt de treize pouces d'é„pais, & quinze pouces de large. L'écoutille qui eſt au-devant a ſept piés „ſept pouces de long. La liſle a un pouce & demi d'épais. La couverte „de l'arriére a quatre piés huit pouces de long, & deux écoutilles. Le „traverſin d'écoutille a deux pouces d'épais, & quatre pouces de large. „Les courbatons ont quatre pouces d'épais & cinq de large. La ſerre-gou„tiére a un pié neuf pouces de large. Derriére le mât il y a un bau où „les ſemelles ſont atachées, & un autre au bout de la couverte de l'arriére. „Les ſemelles ont onze piés & demi de long; deux piés de large par-de„vant; quatre piés & demi par-derriére; & deux pouces & demi d'épaiſ„ſeur. Le gouvernail a deux piés & demi de large par le haut, quatre „piés cinq pouces & demi par le bas, & d'épaiſſeur par-devant autant que „l'étambord; mais il eſt un peu plus mince par-derriére. La barre du gou„vernail a huit piés de long, quatre pouces d'épais, & cinq de large. Le „mât a quarante-cinq piés de long, & neuf palmes de circonférence. Le „baleſton a cinquante piés de long. Il y a dans les courcives un taquet „au-deſſus de chaque courbaton. Les branches ſupérieures des genoux abou„tiſſent ſur la préceinte.

CAIC. *De Sloep van een Galey.*

C'eſt l'eſquif deſtiné au ſervice d'une galére,

CAIC, Caïcs. *Caics.*

„Ce ſont de petites barques, dont les Coſaques ſe ſervent pour naviguer „ſur la mer Noire. Ils y mettent quarante ou cinquante hommes d'équi„page, qui ſont tous ſoldats, & ils vont ainſi en courſe. Les bâtimens „ſont tout-couvers de peaux de bêtes.

CAICHE. Sorte de bâtiment. Voiez, Quaiche.

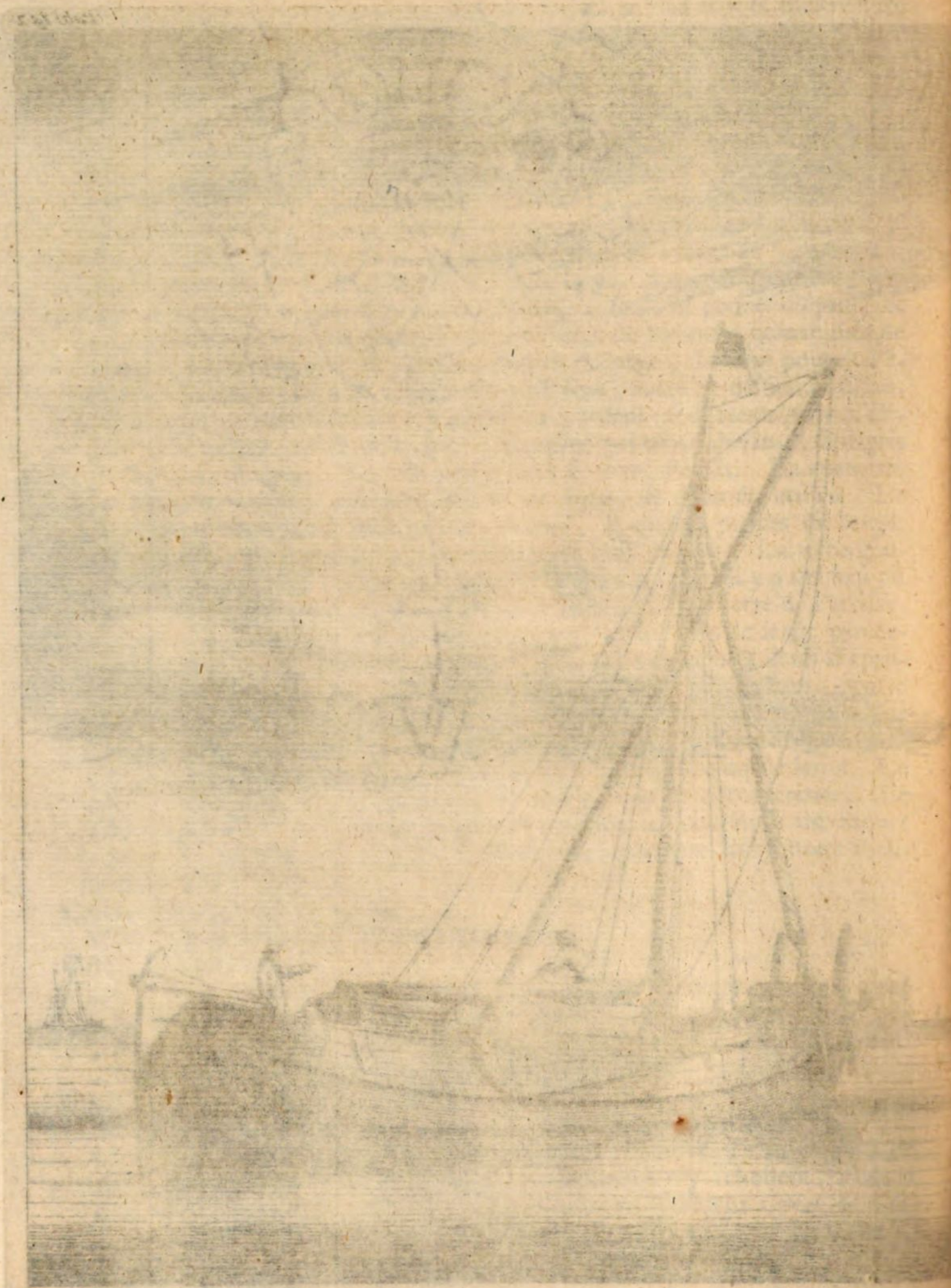
CAIES. *Sagte Klippen.*

C'eſt un banc de ſable, ou de roche, couvert d'une vaſe épaiſſe, ou de quantité d'herbages: beaucoup de petits bâtimens s'y échoüent, mais la plupart s'en relèvent ſans danger. Quelques-uns écrivent Cayes & Caiches, & apellent ces bancs de ſable, Roches molles.

CAILLEBOTIS. *Rooſter, Rooſter-werk, Traalie, Traalie-werk, Traalie-luik, Traalie-luikje.*

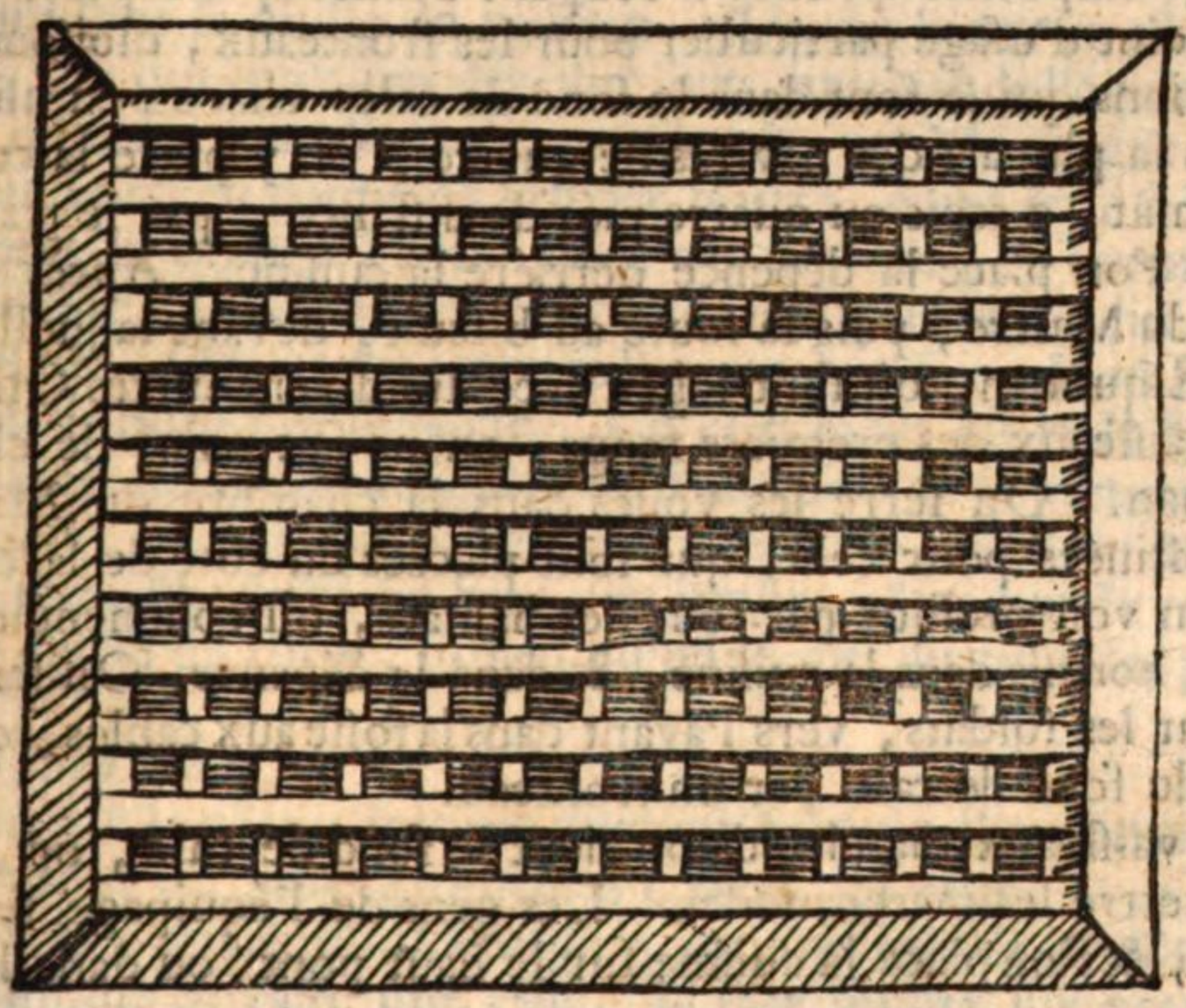
C'eſt

Kaagh. Cague. D.S. Fecit



C'eſt une eſpéce de treillis faits de petites piéces de bois entrelaſſées & miſes à angle droit. Ils ſont bordez par des hiloires, & on les place au milieu des ponts des vaiſſeaux. Les caillebotis ſervent non-ſeulement à donner de l'air à l'entre-deux des ponts, mais encore à faire exhaler, par cet ſortes de treillis, la fumée du canon qui tire ſous les tillacs. On met des prelarts ſur les caillebotis pour les couvrir.

„ Dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés, les hiloires du grand caillebo-
„ tis doivent avoir neuf pouces de large, & cinq pouces d'épais, & le cail-
„ lebotis doit avoir ſept piés de large dans ſon milieu. Les vaſſoles doivent
„ avoir deux pouces & demi de large, & deux pouces d'épais. Les lattes
„ doivent avoir trois pouces & demi de large, & demi-pouce d'épais.
„ Le petit caillebotis qui eſt derriére le mât, doit avoir trois piés en quar-
„ ré; les hiloires ſept pouces en quarré; les lattes trois pouces & demi de
„ large, & demi-pouce d'épais : elles ſont poſées ſur les vaſſoles, par la
„ longueur du vaiſſeau.
„ Le caillebotis qui eſt devant la grande écoutille, & celui qui eſt ſur le
„ château d'avant doivent être de même largeur. Les hiloires de ce der-
„ nier doivent avoir huit pouces de large, & quatre pouces d'épais; les vaſ-
„ ſoles un pouce & demi de large, & deux pouces d'épais; les lattes trois
„ pouces & demi de large, & demi-pouce d'épais. C'eſt à-peu-près la
„ même choſe pour le caillebotis qui eſt devant la grande écoutille.



CAJOLER *Met eb, of vloedt opdrijven; In de windt opdrijven.*
C'eſt mener un vaiſſeau contre le vent, à la faveur du courant.
CAJOLER. *Met korte gangen laveeren.*
C'eſt faire de petites bordées, ou atendre ſous voiles, en faiſant peu de route.
CAIQUE. *Een Schuit op de Middelandiſe Zee.*
C'eſt un petit bateau du Levant, dans la mer Méditerranée.
CAISSE de Poulie. Voiez, Mouſle.
CAISSONS. *Kaſſen, Kiſten.*

Ce ſont les cofres qui ſont atachez ſur le revers de l'arriére d'un vaiſſeau.

CAISSONS. Terme d'Ingénieur. *Vuur-kiſten.*

Ce ſont les cofres, ou caiſſes, où l'on tient les artifices.

CAJUTES. *Kooijen.*

On apelle ainſi les lits des vaiſſeaux qui ſont, la plupart, emboîtez autour du navire. Voiez, Cabane.

CALANGUE, Cale. *Een ſluip-haven.*

C'eſt un abri ſur la côte, derriére quelque hauteur, où de médiocres bâtimens peuvent être à-couvert des vents & des flots. Ils entrérent dans une calangue d'où ils ne purent ſortir.

CALE. Fond de cale. *Ruim.*

C'eſt la partie la plus baſſe d'un navire, qui entre dans l'eau, ſous le franc-tillac. Elle s'étend de poupe en proüe, & eſt dans un bâtiment de mer ce qu'une cave eſt dans un bâtiment de terre. Le fond de cale du vaiſſeau eſt au-deſſus de la carlingue juſques au franc-tillac, ou premier pont. C'eſt le lieu où l'on met les munitions, & les marchandiſes.

„On tient le fond de cale plus large dans les vaiſſeaux qu'on deſtine pour „charger à cueillette ou au quintal, que dans les autres; parce-que la di-„verſe maniére des paquets, des tonneaux, des caiſſes, & de toutes les cho-„ſes qu'on y charge, fait qu'il eſt plus difficile de les bien arrimer; & „on ne peut empêcher qu'elles n'ocupent beaucoup d'eſpace.

„Il n'y a point d'uſage particulier pour les fronteaux, cloiſons ou cliſſons, „& ſéparations qui ſe font dans le fond de cale: chacun en uſe à ſa manié-„re. Dans la plupart des navires de guerre, on y place la cuiſine devant „le grand mât, à trois ou quatre piés de diſtance, par le travers du vaiſ-„ſeau; & l'on place la dépence derriére la cuiſine. Après cela vient la „chambre du Maître, puis la ſoute au biſcuit, devant laquelle eſt la cham-„bre de l'Eſquiman, où ſont logez avec lui divers autres Oficiers. Mais „dans les vaiſſeaux des premiers rangs, on ne fait point de chambre pour „l'Eſquiman. On ſerre les voiles dans la chambre du Maître, en des „caiſſes deſtinées pour cela, qui ſont placées du côté de la ſoute aux pou-„dres. On voit preſque par-tout des hamacs, où couchent les gens de l'é-„quipage, hormis dans la cuiſine, & dans la dépence. On fait auſſi des ca-„banes pour les ſoldats, vers l'avant dans la foſſe aux cables, qui eſt ſéparée „du reſte du fond de cale par un fronteau.

„Dans les vaiſſeaux marchands on tient le fond de cale, ou rum, vuide, „pour y mettre les marchandiſes. Les gens de l'équipage ſe logent dans „les hauts; & l'on place la cuiſine ſur le haut pont, ou dans le gaillard d'a-„vant.

„Quand il arrive que le feu prend au vaiſſeau, & qu'on ne ſait plus com-„ment l'éteindre, on a recours à faire un trou dans le fond de cale, pour „y faire entrer l'eau, & tâcher de ſauver le vaiſſeau par ce moien.

CALE. Donner la cale. *Van de ree laaten vallen, of loopen.*

C'eſt une ſorte d'eſtrapade marine, à laquelle on condamne ceux de l'équipage, qui ſont convaincus d'avoir volé, blasfémé, ou excité quelque revolte. Il y a la cale ordinaire, & la cale ſéche. Lors qu'on donne la cale ordinaire, on conduit le criminel vers le platbord, au-deſſous de la grande

verguë,

vergue, & là on le fait aſſeoir ſur un bâton, qu'on lui paſſe entre les jambes, afin de le ſoulager. Il embraſſe un cordage auquel ce bâton eſt attaché, & qui répond à une poulie ſuſpendüe à un des bouts de la vergue. Cependant trois ou quatre matelots hiſſent cette corde, le plus promtement qu'ils peuvent, juſques-à-ce qu'ils aïent guindé le patient à la hauteur de la vergue; après quoi ils lâchent le cordage tout-à-coup, ce qui le précipite dans la mer. Quelquefois, quand le crime eſt tel, qu'il fait condamner celui que l'on veut punir, à une chute plus rapide, on lui atache un boulet de canon aux piés. Ce ſuplice ſe réïtére juſques à cinq fois, ſelon que la Sentence le porte. On l'apelle Cale Sèche, quand le criminel eſt ſuſpendu à une corde racourcie, qui ne deſcendant qu'à quelques piés de la ſurface de l'eau, empêche qu'il ne plonge dans la mer. Ce châtiment eſt rendu public par un coup de canon qu'on tire, pour avertir tous ceux de l'eſcadre, ou de la flote, d'en être les ſpectateurs.

DONNER la grande Cale, ou Donner la Cale par-deſſous la quille. *Kielen, Kiel-haalen.*

„C'eſt une ſorte de punition qu'on pratique parmi les Hollandois, en cette „maniére. On mène le coupable au bord du vaiſſeau, & on y atache une „corde, au milieu de laquelle il eſt lié par le milieu du corps; ou-bien, „on amène la vergue ſur le vibord, & aïant mis le coupable ſur le bout, „on y atache la corde. Autour de ſon corps on met quelque choſe de pe„ſant, ou-bien on l'atache à ſes piés. La corde eſt auſſi longue qu'il faut „pour paſſer ſous la quille du vaiſſeau. Un des bouts en eſt tenu de l'au„tre côté, par quelques-uns des plus forts matelots de l'équipage; & l'au„tre bout eſt celui qui eſt ataché au vibord, ou à la vergue. Le coupa„ble, à l'ordre qu'en donne le Quartier-maître, étant jetté à la mer, ceux „qui tiennent la corde à l'autre bord du vaiſſeau, la tirent le plus vîte „qu'ils peuvent, de-ſorte qu'il paſſe avec une grande rapidité, dans l'eau, „ſous la quille. On recommence même quelquefois, & on le jette autant „de fois que la Sentence le porte, Ce châtiment eſt rude & dangereux, „car le moindre defaut de diligence ou d'adreſſe, de la part de ceux qui ti„rent la corde, ou quelque autre petit accident, peut être cauſe, que ce„lui qu'on tire, ſe rompe ou bras, ou jambes, & même le cou, ou quel„que autre partie du corps; ſi-bien qu'on le met au rang des peines capita„les.

CALE. *Een Sluip-haven.*

C'eſt un abri ſur la côte, derriére quelque hauteur d'un terrein élevé, qui eſt propre à tenir de petits bâtimens à-couvert du vent, & de la fureur des flots. Quelques-uns diſent Calange. Le vaiſſeau de ce Corſaire s'étoit mis en embuſcade derriére une cale, & vint fondre ſur notre brigantin, qui rangeoit la côte; & après l'avoir enlevé, il ſe retira derriére la même cale, parce-qu'il y avoit aparence de mauvais tems.

CALE. *Een ſteilagtig ſtrandt.*

C'eſt auſſi un lieu fait en talus, où l'on monte, & d'où l'on deſcend ſans marche.

CALE. *Lood, Looden.*

Ce mot ſe dit encore d'un plomb dont on ſe ſert à faire enfoncer l'hameçon au fond de l'eau, dans la pêche de la morüe.

CALE. *Een Stutje, of Spaantje.*

C'eſt un morceau de bois que les Charpentiers mettent entre deux piéces de bois, afin d'en remplir le vuide, & de les preſſer; & qui ſert auſſi à les hauſſer, & à les tenir fermes.

CALE-BAS, Cargue-bas, Cal-bas, Carque-bas. *Raake-taalie.*

C'eſt un cordage qui ſert à amener les vergues des pacfis. Il eſt amarré par un bout au racage de l'un de ces pacfis, & par l'autre bout, à un arganeau qui eſt au pié du mât; & ce cordage eſt un palan ſimple.

CALE-BAS. *Taalie-reep.*

C'eſt auſſi un petit palan, dont on ſe ſert à la mer, pour rider le grand etai.

CALER. *Induiken, In't waater diep gaan.*

C'eſt enfoncer dans l'eau. La charge de ce vaiſſeau le fait caler ſi bas dans l'eau, que ſa batterie d'entre deux ponts eſt noïée.

CALER les voiles, ou Caler autre choſe. *Strijken, Neer-laaten.*

C'eſt amener, ou abaiſſer les voiles avec les vergues, en les faiſant gliſſer & deſcendre le long du mât. On dit à-préſent, preſque toujours, Amener les voiles; & très-rarement, Caler les voiles.

CALER. *Een ſtutje onder-ſetten, Een ſpaantje onder-ſteeken.*

C'eſt un terme de Charpentier, qui ſignifie, Mettre un morceau de bois ſous quelque ouvrage de charpenterie, pour le tenir ferme.

CALE. *Loſſe, Laat vallen.*

C'eſt un commandement qui ſe fait, pour laiſſer tomber tout-d'un-coup ce que l'on tient ſuſpendu.

CALE tout. *Los al.*

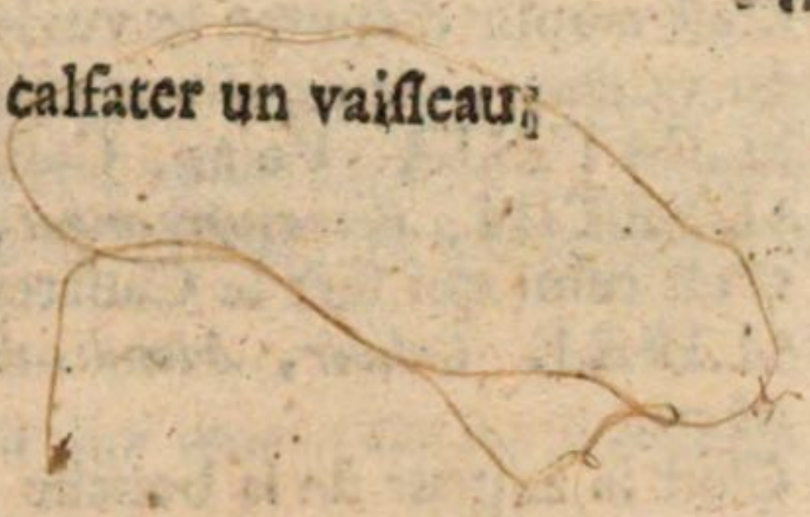
CATFAS. *Kalfaateering.*

C'eſt le radoub d'un navire, qui ſe fait lors qu'on en boûche les trous, & qu'on les enduit de ſuif, de poix, de goldron, afin d'empêcher qu'il ne faſſe eau: ou-bien, c'eſt une étoupe enduite de brai, que l'on pouſſe de force dans les joints, ou entre les planches du navire, pour le tenir ſain, étanche & franc d'eau. Ce terme s'emploie pour ſignifier l'ouvrier, & l'ouge auſſi.

CALFAT, CALFATEUR, Calfas, *Breeuwer, Klouwer.*

C'eſt un Oficier de l'équipage, qui a ſoin de donner le radoub aux vaiſſeaux qui en ont beſoin, & qui, ſoir & matin, examine le corps du bâtiment, pour voir s'il ne manque point de cloux, ni de chevilles; s'il n'y en a point qui ſoient mal-aſſurées; ſi les pompes ſont en bon état; & s'il ne ſe fait point quelque voie d'eau, afin de l'arrêter. Il doit avoir l'œil particuliérement à l'endroit de l'étrave, qui eſt l'endroit le plus expoſé aux accidens de la mer; & aux carènes & œuvres de marée. Il éxamine ſi l'étoupe eſt bien pouſſée dans les jointures, & dans les fentes du bordage. Lorſqu'il y a combat, il ſe tient à la foſſe aux cables, avec des plaques de plomb, & autres choſes néceſſaires, & ſe met à la mer, pour boûcher par-dehors les voies d'eau qu'on découvre. Notre frégate aïant reçu des coups à l'eau, le Calfateur chercha pour découvrir la voie d'eau, qui venoit de l'avant; & l'aïant trouvée, il la boûcha avec des plaques de plomb, garnies d'étoupe. Ce mot de Calfat ſignifie quelquefois le radoub, auſſi-bien que l'ouvrier qui radoube.

CALFAT. *Werk-beytel.*
C'eſt l'inſtrument qui ſert au Calfas, pour calfater un vaiſſeau.



CALFAT-à-fret. *Spijker-yſer.*
C'eſt un certain inſtrument, qui a le bout à demi rond, & avec lequel on cherche autour des têtes des cloux & des chevilles, s'il n'y a point quelques ouvertures, afin d'y pouſſer des étoupes, pour les boûcher.

CALFAT ſimple. *Klavaats-ijſer.*
C'eſt un inſtrument plus large que le premier, & un peu coupant: on s'en ſert à faire entrer l'étoupe juſqu'au fond de la couture.

CALFAT double. *Rabat-yſer.*
Il eſt raïé, & paroît comme double par le bout: on s'en ſert à rabatre les coutures.

CALFATAGE. *Kalefaating.*
C'eſt l'étoupe qui a été miſe à force, dans la couture du vaiſſeau.
CALFATER, CALFADER, Calfeutrer. *Kalefaaten, Kalefaateren, Breeuwen.*
C'eſt boûcher les fentes des jointures du bordage, ou des membres d'un vaiſſeau, avec ce qui peut être propre à le tenir ſain & étanché, en-ſorte qu'il ne puiſſe y entrer d'eau: on ſe ſert pour cela de planches, de plaques de plomb, d'étoupes, & d'autres matiéres. Nous demeurâmes deux jours à la bande, ocupez à calfater nos voies d'eau.
CALFATER. Pouſſer l'étoupe dans les coutures. *Drijven.*
CALFATER les ſabords. *De poorten breeuwen, Poorten kalefaaten en digt maaken.*

C'eſt emplir d'étoupe le vuide du tour des ſabords, ainſi que les coutures du vaiſſeau; on ne fait ce calfatage que quand on eſt obligé de tenir la mer.

CALFATEUR. Voiez, Calfat.

CALFATIN, *Breeuwers-maat*, *Breeuwers-knegt*.

C'eſt celui qui ſert le Calfateur.

CALIBRE. *Caliber*, *Mondts-diameter*, *Wijdte van de tromp van een ſtuck geſchuts*.

C'eſt la largeur de la bouche d'un canon, l'ouverture d'un mouſquet & de toute autre arme-à-feu, par où la bale entre & ſort. Les calibres des canons deſtinez pour les vaiſſeaux du Roi de France, ſe trouvent ſous le mot Canon.

CALIBRE de boulet. *Kogels-diameter*, *Caliber*.

On dit qu'un boulet, qu'une bale eſt de calibre, pour dire, qu'elle eſt proportionée à la groſſeur de la piéce pour laquelle elle eſt deſtinée.

BALE de gros Calibre. *Kogel tot 't grof geſchut*, *of musket*.

BALE de petit Calibre. *Kogel tot 't klein geſchut*, *of musket*, *tot de gootelingen*.

CALIBRE. *Mal.*

C'eſt un inſtrument de cuivre, ou de bois, qui ſert aux Ingénieurs-à-feu, pour leur faire trouver l'ouverture d'un canon, ou d'un mortier, de la largeur qu'il la faut pour le boulet dont ils le veulent charger.

CALIBRE. *Mal.*

C'eſt auſſi un bout d'ais, entaillé par le milieu, dont les Charpentiers ſe ſervent pour prendre des meſures. C'eſt encore un morceau de bois, coupé en creux, à angle droit, pour refaire le bois d'équerre; ce qui veut dire le mettre d'équerre.

CALIBRE. *Schetz van een ſchip*, *Model*.

C'eſt un modèle qu'on fait pour la conſtruction d'un vaiſſeau, & ſur lequel on prend ſa longueur, ſa largeur & toutes ſes proportions; c'eſt la même choſe que Gabarit.

CALIBRER, Faire de calibre. *De Koogels door de mal-gaaten laaten gaan*, *om de ſelve af te meeten*; *De ſtuk-kogels vormen*, *of op de wijdte en caliber van 't geſchut maaken*.

On dit, Calibrer des boulets de canon, pour dire, les paſſer dans un inſtrument de cuivre, ou de bois, apellé Calibre, afin qu'ils ſoient proportionez à la groſſeur des canons.

CALINGUE, Carlingue, Contre-quille. Voiez, Carlingue.

CALIORNE. *Jijn, Gein, Gijn.*

La Caliorne eſt un gros cordage, paſſé dans deux mouffles à trois poulies chacun, dont on ſe ſert pour guinder & lever de gros fardeaux. On l'atache quelquefois à une poulie ſous la hune de miſéne, & quelquefois au grand étai, au-deſſus de la grande écoutille.

CALME. *Kalmte, Stilte, Stil-weer.*

C'eſt une ceſſation entiére de vent. On dit ſur mer, Calme tout-plat, pour dire qu'il ne fait point-du-tout de vent.

MER Calme. *Vlak-waater, Vlak-zee, Stil-zee, Effen-zee.*

ETRE pris de calme. *In de kalmte leggen.*

C'eſt demeurer ſans aucun vent, en-ſorte qu'on ne va plus qu'au gré du courant de la mer.

TOMBER dans le calme. *In kalmte vervallen.*

C'eſt la même choſe.

CALMER, Apaiſer la tempête. *'t Onweer ſtillen, of doen ophouden.*

CALMER, Devenir calme. *Beſtillen, Bedaaren, Stil worden.* Le tems étoit calmé.

IL CALME, Il commence à calmer. *Het wordt ſtil weer, De windt gaat leggen, De zee ſtilt.*

C'eſt pour dire que le vent diminüe.

CALME tout-plat, Plein calme. *Doodt-ſtil.*

LE Calme qui ſurvient. *De tuſſchen-komende ſtilte.*

IL Y EUT calme dans le parage où ſe donna le combat. *Daar men gevogten heeft, wierdt de windt doodt-geſchooten.*

Le grand nombre de coups de canon qui ſe tirent dans une bataille, fait preſque toujours calmer.

CAMAGNES. *Kooijen.*

Ce ſont des lits de vaiſſeau, dont la plupart ſont emboîtez autour du navire. Ce terme de Camagne n'eſt point uſité dans le Ponant. Voiez, Cabane, & Cajute.

CAMBRER. *Boogen.*

C'eſt courber les membrures, planches, & autres piéces de bois, pour quelque ouvrage cintré. La cambrure ſe fait en préſentant au feu ces piéces de bois, qu'on a ébauchées en-dedans, & en les laiſſant entretenües quelque tems par les outils que les Charpentiers apellent Sergens.

CAMPAGNE. Faire une Campagne ſur mer. *Zee-togt, Een Zee-togt doen.*

C'eſt le tems de chaque année, où l'on peut tenir les armées navales en mer.

CANADE. *De portie van de drank voor 't volk, by de Portugeeſen; of 't Randtſoen.*

C'eſt le nom que donnent les Portugais à la meſure de vin, ou d'eau, que l'on diſtribüe par jour à chacun de l'équipage.

CANAL, *Zee-engte, Kanaal.*

C'eſt un intervalle de mer entre deux terres, dont les deux extrémités vont répondre à la grande mer; ou-bien les eaux qu'elle pouſſe dans les terres. On l'apelle auſſi Détroit, Bras de mer, Manche, Pas ou Paſſe. Le terme de Détroit, eſt plus afecté à quelques Détroits particuliers, comme

au Détroit de Gibraltar, qui eſt entre l'Afrique & l'Europe, & qui donne l'entrée de l'Océan dans la mer Méditerranée: au Détroit de Babelmandel, qui eſt entre l'Aſie & l'Afrique, & qui fait communication de l'Océan avec la mer Rouge: au Détroit de Bahama, qui eſt le plus fameux des paſſages du golfe de la Méxique, dans la mer du Nord. Les termes de Canal & de Manche, ſont auſſi plus afectez à certains Détroits, comme au Détroit qui eſt entre la France & l'Angleterre, qu'on apelle Canal, Manche, ou Manche Britannique; & qui s'apelle, Pas de Calais, ou de Douvres & de Calais, à l'endroit où il eſt le plus étroit, ceſt-à-dire, à ſon entrée du côté de la mer d'Allemagne. Le Boſphore de Thrace s'apelle auſſi aujourdhui Canal de la mer Noire, & Détroit de Conſtantinople. On dit de même, Le Bras de St. Georges.

CANAL ou Lit de riviére. *De boeſem van een rivier, De groeve daar een vloedt loopt.*

C'eſt la place par où l'eau d'une riviére coule. C'eſt auſſi une riviére artificielle, & faite de main d'homme, pour communiquer une riviére à une autre. Il y en a un fort grand nombre en Hollande, & quelques-uns en France, comme le Canal de Briare, le Canal de Languedoc; & dans les Païs-bas Eſpagnols, Le Canal de Bruges, Le Canal de Bruxelles à Anvers.

FAIRE CANAL. *In zee ſteeken.*

Cette façon de parler eſt afectée à la navigation des galéres, & des bâtimens de bas-bord. Une galére fait canal, lors qu'elle fait une ſi grande traverſée, ou trajet de mer, qu'elle perd la côte de vüe, ou du-moins qu'elle paſſe des nuits entiéres au large en mer, ſans aprocher de la terre. Nos galéres firent canal de Minorque à Alger.

„CANAUX de l'Y ou Ey, à Amſterdam. *Waalen aan het Y, Walen, Wallen, Wellen.*

„Ce ſont des canaux extrémement creux, qui ont été faits proche des „quais, le long de la ville, par où elle eſt bornée de la riviére d'Y, tant „le long du Vieux-côté, que du Nouveau. C'eſt-là que ſont les gros „vaiſſeaux marchands, & quelquefois en ſi grand nombre, tant au-dedans „de l'eſtacade, qu'au-dehors, qu'on ne voit que comme une forêt de mâts, „ſans pouvoir percer de l'œil au-travers, ni découvrir les eaux qui ſont „derriére. Ces Wales, ou Canaux, ſont comme ſéparez de la riviére par „deux rangs de gros pieux, avec de groſſes barriéres, qui ouvrent au ma„tin, & qui ferment au ſoir, dans les endroits où l'on n'a pas continué „l'eſtacade, afin de laiſſer des paſſages libres aux vaiſſeaux. Cette eſta„cade les enferme comme dans l'enceinte d'une ville, & les tient en ſure„té, tant à l'égard des atentats des voleurs, ou d'autres gens mal-inten„tionez, qu'à l'égard du feu, des orages, & des glaces. Voiez, Commiſ„ſaires des Canaux de l'Y.

CANAL, ou Creux autour d'une poulie. *Goot.*

C'eſt la canelure qui regne autour du roüet d'une poulie.

CANAL de l'étrave. *De holte van de voor-ſteven.*

C'eſt le bout creuſé ou canelé de l'étrave, ſurquoi repoſe le beaupré, quand on n'y met point de couſſin.

CANAL de fût de mouſquet, ou de fuſil. *De holte daar de loop van een musket of roer op legt.*

C'eſt

C'eſt le creux ſur lequel repoſe le canon d'une arme-à-feu.

CANDE', Conflant, Condé, Cognac. *'t Saamenſtootinge van twee rivieren.*

En pluſieurs endroits Candé eſt la même choſe que Conflant : ainſi on apelle Candé l'embouchure où la Vienne ſe joint à la Loire : on dit Condé en d'autres endroits, & Cognac en d'autres.

CANDELETTE, Boſſe de boſſoir, Jarreboſſe. *Boeg-touw, Partuurlijn.*

C'eſt une corde garnie d'un crampon de fer, dont on ſe ſert pour acrocher l'anneau de l'ancre, lors qu'elle ſort de l'eau, & qu'on veut la boſſer, ou remettre en place : chaque candelette a, de ſon côté, ſon pendour & ſon étrope.

CANEFAS, Canevas, Voiez, Toile.

CANON. *Geſchut, Bus, Buſz, Stuk, Kanon.*

C'eſt une piéce d'artillerie, faite de fer, ou de fonte. Elle eſt creuſe, en forme de tuïau. Les canons des vaiſſeaux, ſont plus peſans de métal que ceux qui ſervent à terre, à-cauſe de l'éfort que reçoivent les piéces ſur mer, par la néceſſité où l'on ſe trouve de les charger quelquefois de boulets à deux têtes. Ils ſont montez ſur des afûts ſemblables à ceux des mortiers. Il y a quatre petites roües, chacune d'une piéce, qui les portent ; & ces roües n'ont point de rais. La drague & le palan ſervent à afoiblir le recul, & à remettre la piéce en batterie. On ne ſe ſert que de ſept différens calibres, pour l'artillerie des vaiſſeaux, ſavoir de trente-ſix livres de bale, de vingt-quatre livres, de dix-huit, de douze, de huit, de ſix, & de quatre : mais le calibre des canons de fer n'eſt que depuis dix-huit livres le boulet, douze livres, & au-deſſous juſques à quatre. Voici de quelle maniére ſe fait la diſtribution du canon ſur les vaiſſeaux de France, ſuivant l'Ordonnance de 1689.

Tous les vaiſſeaux du premier rang, par quelques Officiers qu'ils ſoient commandez, ſeront armez de canons de fonte, ſans mélange d'aucune piéce de fer.

Ceux du ſecond rang, commandez par l'Amiral, Vice-amiral, ou par un Lieutenant général, auront auſſi tout leur canon de fonte, & s'ils ſont commandez par un Chef d'eſcadre, ou par un Capitaine, ils n'auront que les deux tiers de canons de fonte, & un tiers de ceux de fer.

Ceux du troiſiéme rang, commandez par l'Amiral, Vice-amiral, ou par un Lieutenant général, auront pareillement tout leur canon de fonte ; par un Chef d'eſcadre, les deux tiers de fonte, & le tiers de fer ; mais s'ils ſont commandez par un Capitaine, ils n'auront que la moitié des canons de fonte, & la moitié de ceux de fer.

Les vaiſſeaux du quatriéme rang, auront un tiers de canons de fonte, & les deux tiers de canons de fer.

Ceux du cinquiéme rang, ſeront armez des trois quarts de canons de fer, & d'un quart de ceux de fonte.

Les frégates legéres, & tous les autres bâtimens n'auront que du canon de fer.

Les Canons dont on ſe ſert ſur mer ſont plus courts, & plus épais de métal que ceux dont on ſe ſert ſur terre : auſſi ces premiers ne portent-ils pas ſi loin que les autres. On les fait plus courts parce-que les bordées ſe font d'ordinaire de plus proche, & que d'ailleurs on a moins de peine à les manier

pour

pour les charger; outre qu'ils ocuperoient un trop grand eſpace pour le recul.

Toutes les piéces d'artillerie dont on ſe ſert en France, ſur mer, ſont ou Renforcées, ou Légitimes, ou Moindres. Les Renforcées ſont celles qui ont à la culaſſe plus d'un calibre d'épaiſſeur. Les Légitimes ſont celles qui ont trois parties égales de diamétre. Les Moindres ſont celles qui n'ont pas le diamétre de l'ame, ou-bien le calibre, proportioné à l'épaiſſeur du métal.

Toutes les uſtenſiles du canon doivent être proportionées aux piéces qu'elles ſervent; ce qui ſe fait en remarquant le calibre, & la longueur de la piéce.

La charge ordinaire de poudre d'un canon, eſt environ la moitié du poids de ſon boulet. Il faut rafraîchir le canon, après une trentaine de décharges, avec du vinaigre. La plus haute élévation où le canon tire, eſt de quarante-cinq degrez. On dit, Fondre, en parlant des canons de fonte, & Couler, en parlant des canons de fer, & des bombes. On apelle Piéces nettes, celles qui n'ont point d'évent, ni d'autres défectuoſités; qui n'ont ni chambres, ni fiſtules, ni ſouflures, dont le métal eſt ſain, non poreux, ni venteux, ni grumeleux, & où le foret a eu priſe par-tout.

„ Pour le coup d'épreuve il faut donner de poudre aux canons qui portent „ juſqu'à huit livres de bale, le poids de leur boulet; à ceux qui portent „ depuis huit juſqu'à ſeize livres de bale, les trois quarts du poids de leur „ boulet; & à ceux qui portent depuis ſeize livres de bale juſqu'à quaran„ te-huit livres, les deux troiſiêmes parties du poids de leur boulet; ou-bien, „ ſelon d'autres Maîtres Canoniers & Ingénieurs, dix livres & demie de „ poudre pour un boulet de douze livres; treize livres & demie, pour un „ boulet de dix-huit livres; ſeize livres & demie, pour un boulet de vingt„ quatre livres; vingt & une livre, pour un boulet de trente-ſix livres; & „ vingt-ſix livres, pour un boulet de quarante-huit livres. Pour les coups „ ordinaires on prend un tiers moins de poudre, ou la moitié du poids du „ boulet, ainſi qu'il a été déja dit. D'autres donnent à un petit canon de deux „ livres de bale une livre & demie de poudre; & aux canons depuis deux „ livres de bale juſques à douze, une demie livre de poudre plus, par „ chaque livre de bale. D'autres encore, réglent le poids de la poudre par „ le poids du métal de la piéce, & mettent une livre de poudre par chaques „ quatre-cents livres de métal d'une piéce de fonte; & pour les canons de „ fer, une livre de poudre par chaques cinq-cents livres de leur poids. Lors„ que les piéces ſont échaufées, on leur donne moins de poudre qu'on ne „ fait d'abord.

„ Pour donner à un boulet le vent qu'il lui faut dans le canon, il faut di„ viſer la largeur de la bouche du canon en vingt & une parties, & en don„ ner vingt au boulet: ou-bien il faut donner aux canons de fonte, par cha„ ques ſept livres, une livre pour le vent; & aux canons de fer, par chaque „ cinq livres, une livre.

„ Si le boulet eſt trop gros le canon eſt en danger de crever; & s'il eſt trop „ petit il ne porte pas bien droit.

„ On place les plus gros canons vers les hanches du vaiſſeau, tout-proche „ de la fauſſe-barbe, derriére les grands haubans; & ceux qui les ſuivent

„ ſont

„ ſont placez au milieu, où le vaiſſeau en peut mieux ſuporter la charge.
„ On a coutume de ſoufler les canons, avant que de les charger.
„ Il faut que les afûts ſoient placez de telle maniére, qu'on puiſſe faire facilement hauſſer, & baiſſer ou plonger le canon.
„ On proportione le diamétre de la bouche du canon, à la bale qu'on lui deſtine, en y comprenant le vent qu'on donne au boulet; & à proportion de ce que le canon eſt plus long ou plus court, & que la bouche a plus ou moins de diamétre, on le fait plus ou moins épais de métal.
„ On donne moins de vent, à proportion, aux gros canons qu'aux petits: ceux qui tirent une bale de douze livres doivent avoir leur diamétre à la bouche pour un boulet de quinze livres: ceux qui tirent une bale de dix-huit livres, le doivent avoir pour un boulet de vingt & une livres, & tout-de-même, il faut ajoûter trois livres par chaque plus gros calibre.
„ Le diamétre de la bouche du canon ſert de règle pour l'épaiſſeur du métal qu'il doit avoir. Les canons de fer d'Angleterre & de Suéde, doivent avoir en rondeur ou circonférence, par-derriére, au bout de la culaſſe, onze fois le diamétre de la bouche; & ſept fois, par-devant, au bourlet; non compris les plattes-bandes & autres ornemens: ſi-bien que c'eſt à la culaſſe trois diamétres & demi de la bouche, & au bourlet, deux diamétres & un quart pour le moins. Leur longueur depuis la lumiére juſqu'au bourlet, doit être, à-peu-près, de ſix fois le diamétre de la culaſſe.
„ Les canons de fonte verte, ont moins d'épaiſſeur de métal que les canons de fer. Ordinairement ils ont, en circonférence, à la culaſſe, neuf fois le diamétre de la bouche; ſept fois aux tourillons, & cinq fois au bourlet.
„ Pour leur longueur, les ſentimens ſont fort différens. La plupart des Maîtres leur donnent de longueur ſept fois le diamétre de leur culaſſe; & voici comment un Auteur Flamand s'en exprime plus particuliérement.
„ Une piéce de canon de métal, dit-il, de dix-huit livres de bale, doit peſer ordinairement 3900. livres, & avoir de longueur, depuis le bourlet juſqu'aux tourillons, 6. piés; depuis les tourillons juſqu'à la lumiére, 4. piés; depuis la lumiére juſqu'au bout de la culaſſe, 1. pié & demi.
„ Un canon de douze livres de bale, doit peſer 3300 livres, & avoir de longueur en tout, 10. piés & demi. Un canon de douze livres de bale, doit peſer 2000. livres, & avoir dix piés de long. Un canon de ſix livres de bale, doit peſer 1730. livres, & avoir huit piés de long. Un canon de quatre livres de bale, doit peſer 640. livres, & avoir ſix piés de long.
„ Un canon de fer de douze livres de bale, doit peſer environ 3100. & avoir de longueur depuis le bourlet juſqu'aux tourillons, 4. piés 9. pouces; & depuis les tourillons juſqu'au bouton, 4. piés 3. pouces: il doit avoir un pié ſix pouces de diamétre à la culaſſe; un pié dix pouces aux tourillons; au bourlet un pié; & le tourillon doit avoir ſix pouces de diamétre.
„ Un canon de fer de ſix livres de bale, doit peſer 2000. livres, & avoir de longueur depuis le bourlet juſqu'aux tourillons, 4. piés 4. pouces;

„depuis les tourillons juſqu'au bouton, 3. piés huit pouces : il doit avoir „1. pié 2. pouces d'épaiſſeur à la culaſſe; 1. pié aux tourillons; 9. pouces „au bourlet; & le tourillon doit avoir quatre pouces de diamétre.

„Un canon de fer de trois livres de bale, doit peſer 1100. & avoir de lon„gueur depuis le bourlet juſques aux tourillons, 3. piés 5. pouces; depuis „les tourillons juſqu'au bouton, 3. piés 1. pouce; & un pié de diamétre à „la culaſſe, 10. pouces aux tourillons, 8. pouces au bourlet; & le touril„lon doit avoir 3. pouces & demi de diamétre.

„Lors-que le livre Flamand dont ces articles ont été extraits, fut mis au „jour, c'eſt-à-dire, l'an 1697. le cent de livres des canons de fer, valoit „8. livres & demie.

„Ce même Auteur dit qu'ordinairement on deſtine pour chaque canon „vingt-cinq coups de poudre; trente-ſix boulets; dix ſachets de mitrail„les longues, ou chevilles de fer; quatre ſachets d'autres mitrailles, une „aune de toile pour faire des ſachets, une pince de bois & une de fer, u„ne lanterne à gargouſſes, une main de papier à gargouſſes, quatre tam„pons, une plaque de plomb pour couvrir la lumiére, une demie livre de „ſuif, trois boutons d'écouvillon avec leurs hampes & leurs cordes.

„Mais il y a des uſtenſiles, dont on n'en deſtine qu'un pour deux piéces de „canon; ſavoir un fouloir, une cuilliére, un écouvillon, dont une peau „de mouton en fait deux; trois palans, une roüe d'afût de rechange, une „eſſe, une crampe, un gond, une cheville à boucle.

„Et il y en a d'autres, dont on n'en deſtine qu'un pour quatre piéces; ſa„voir, un aiſſieu, une cheville d'afut, une platebande, un traverſin, un „coin de mire; & un baril à bource pour dix piéces.

„Enfin il y en a, dont on en deſtine très-peu pour beaucoup de piéces; com„me pour quinze piéces, deux maillets; une livre de fil à coudre; douze „aiguilles à coudre; une livre de ficelle; deux paquets de lignes; trois „paquets de merlin; une demie livre de fil à palans; un paquet de rabans „de ſabords demi-uſez; un cric; une lanterne ſourde; trois cornets à épi„cer; deux poinçons à merliner; un cofre à gargouſſes, avec deux balan„ces; des poids différens, en piles & autrement juſqu'à douze livres; des „charges & des entonnoirs; deux livres de ſavon; une livre de cire pour „les gargouſſes; deux poulies ſimples & deux doubles; cinq paquets de „cordage refait, pour amarres & éguillettes;

„Outre cela on donne de groſſe toile molle pour les friſes des ſabords; de „vieux morceaux de voiles pour mettre ſur les dragues; de vieux haubans „pour faire des dragues, des écouvillons, & des refouloirs; de la craie rou„ge pour numéroter les gargouches.

„Et de-plus, chaque mois, cinquante livres de méche, pour les bâtons à mé„che, où elle eſt entretenüe, & pour tout ce qu'il en faut. Enfin le Maître „Canonier eſt chargé de pourvoir tout le canon de cornes à amorcer; de „dégorgeoirs, de régles à calibrer; de compas & de calibres; de limes & „de râpes.

„Au regard des Afûts, les piéces de la ſole doivent être de la moitié de la „longueur du canon : la largeur entre les deux flaſques doit être propor„tionée à l'épaiſſeur de la piéce; & la profondeur tout de même. Voici „encore des proportions particuliéres, à l'éxemple de celles qu'on a mar„quées pour le canon.

„La

„La ſole d'un afut pour un canon de dix-huit livres de bale, doit avoir „5. piés 10. pouces de long; les flaſques doivent avoir 5. piés 7. pouces „de long, 1. pié 7. pouces de large; & 1. pié 4. pouces entre les touril„lons. Les roües de devant doivent avoir 1. pié 3. pouces de hauteur, „& les roües de derriére, 1. pié 1. pouce.

„La ſole d'un afût pour un canon de douze livres de bale, doit avoir 5. „piés 2. pouces de long; les flaſques, 5. piés de long, 1. pié 5. pouces „de large, & 1. pié 3. pouces entre les tourillons. Les roües de devant „doivent avoir 1. pié 1. pouce de hauteur; les roües de derriére 1. pié; „& les unes & les autres 5. poucés d'épaiſſeur.

„La ſole d'un afût pour un canon de huit livres de bale, doit avoir 5. piés „de long; les flaſques, 4. piés 7. pouces de long; 1. pié 3. pouces de lar„ge, & 1. pié 1. pouce entre les tourillons. Les roües de devant doivent „avoir 1. pié de hauteur, & les roües de derriére 10. pouces.

„Le meilleur bois pour faire les afûts eſt l'ormeau, mais comme il eſt ra„re, on n'en fait le plus ſouvent que les aiſſieux & les roües, & le reſte „eſt de chêne. Voici à-peu-près leur prix.

„Les afûts pour les canons de fonte, de trente-ſix & de vingt-quatre livres „de bale, peuvent valoir 20. livres. Pour les canons de dix-huit & de „douze livres de bale, ils peuvent valoir 16. livres. Pour les canons de „huit & de ſix livres de bale, 10. livres. Pour les canons de quatre livres „de bale, 8. livres.

„Les afûts pour les canons de fer de vingt-quatre livres de bale, peuvent „coûter 18. livres. Pour les canons de dix-huit livres de bale, 16. li„vres. Pour les canons de douze livres de bale, 12. livres. Pour les „canons de huit livres de bale, 10. livres. Pour les canons de ſix livres „de bale, 8. livres. Pour les canons de quatre & de trois livres de bale, „ſix livres.

LES Ordres qui ſont établis dans les armées navales de Hollande, lorſqu'on ſe diſpoſe au combat, tant à l'égard du canon que des autres armes, ſont,

„Premiérement de faire préparer pour chaque piéce de canon tout ce qui „eſt néceſſaire pour tirer quarante-deux coups.

„De faire ſerrer toutes les gargouſſes dans des cofres deſtinez à cet éfet, „dans le fond de cale, & dans la ſoute aux poudres.

„De faire choix de gens propres, pour mettre auprès des cofres à gargouſ„ſes, & aux écoutilles.

„De couvrir les écoutilles de prelarts.

„D'ordonner à ceux qui ſont aux écoutilles, de ne mettre entre les mains „de ceux qui ſont auprès des cofres à gargouſſes, aucunes lanternes, qu'ils „ne les aïent tournées ſens-deſſus-ſous, & viſitées, pour voir s'il n'y a „point de feu.

„De faire donner deux lanternes à gargouſſes, pour chaque piéce de ca„non.

„De diſtribuer les gens qu'on deſtine au ſervice du canon, & leur mar„quer quelles piéces ils doivent ſervir.

„De les faire aller tous les jours, lors qu'on en a le loiſir, chacun près de „la piéce qu'il doit ſervir, & de leur faire faire l'éxercice.

„De diſtribuer les Canoniers pour les batteries de chaque pont, & de com-

„mander un homme en particulier pour la batterie du premier pont, où „ſont les plus groſſes piéces, afin qu'il préſente les gargouſſes.
„De bien ranger les boulets & les étoupins dans les parquets, ſur les „ponts.
„De tenir parez les bailles & les écouvillons, près de chaque piéce.
„De fraper un clou entre chaque deux piéces de canon, pour y pendre les „cornes à amorcer.
„De faire les valets de la figure d'un peloton, & de les bien ſerrer.
„De déclarer & faire bien entendre à tous ceux qui ſont diſtribuez pour „ſervir le canon, qu'au premier ordre de l'Amiral, ou du Capitaine, ils „aïent à ſe rendre chacun auprès du canon qu'il doit ſervir, & à s'y trou„ver au troiſiéme coup de cloche; & que quiconque demeurera en défaut „à cet égard, païera une amende de ſix ſous pour la premiére fois, aplica„ble au Prévôt & aux pauvres; & de douze ſous pour la ſeconde fois; & „pour la troiſiéme fois il ſera ſoumis à une punition arbitraire.
„De tenir parez les pots-à-feu & les grenades, & d'ordonner des gens ca„pables pour les jetter.
„De diſtribuer les menües armes-à-feu à ceux qu'on trouve les plus capa„bles de les manier, & de leur en faire faire l'éxercice deux fois la ſemaine.
„Et que lors que le Trompette ſonne la charge, chacun ſe tienne paré avec „ſes armes, & vienne ſur le pont.
„De choiſir cinquante ſoldats, pour leur donner des carabines ou arquebu„ſes, telles qu'on a coutume de s'en ſervir ſur le haut pont; & de diſtri„buer les autres pour ſervir le canon.
„De tenir auſſi parez dans la dunette quelques mouſquets, arquebuſes & „carabines.
„De tenir ſur le haut pont des fuſils & de longues piques, & des fuſils plus „courts ſur le ſecond pont.
„De tenir des ſeilleaux parez & amarrez tout-au-tour du vaiſſeau.
„De tenir des bailles & des écouvillons dans les porte-haubans.
„De placer ſur chaque hune une grande baille, avec des ſeillaux, & de „groſſes ſéringues.
„De tenir paré à l'arriére, ſur la dunette, un cable, ou une hanſiére.
„De mettre des chaînes aux hunes, & des bourlets ſous les racages.
„De tenir parez ſur le pont des paquets de commandes, de garcettes, & „de culs de porc, pour racomoder en diligence ce qui pourra être endom„magé.
„De faire choix de cinq ou ſix matelots bien diſpos, pour prendre ſoin des „manœuvres courantes; avec promeſſe d'une recompenſe honnête, s'ils „s'aquitent bien de leur devoir.
„De mettre un faux étai au mât de miſéne; d'ordonner ſix Mouſquetaires „pour la chaloupe avec les rameurs, & d'y placer deux bombardes.
„De faire garnir de planches les grapins des chaloupes & des canots, afin „que les Charpentiers les trouvent parez au beſoin, pour s'en ſervir à „l'eau.
„D'ordonner aux Charpentiers de ſe tenir parez, avec des ceintures autour „du corps, & avec les cloux, chevilles, ſacs, palardeaux, ſuif, plaques, „& toutes les autres choſes dont ils doivent être pourvus; de les diſti-

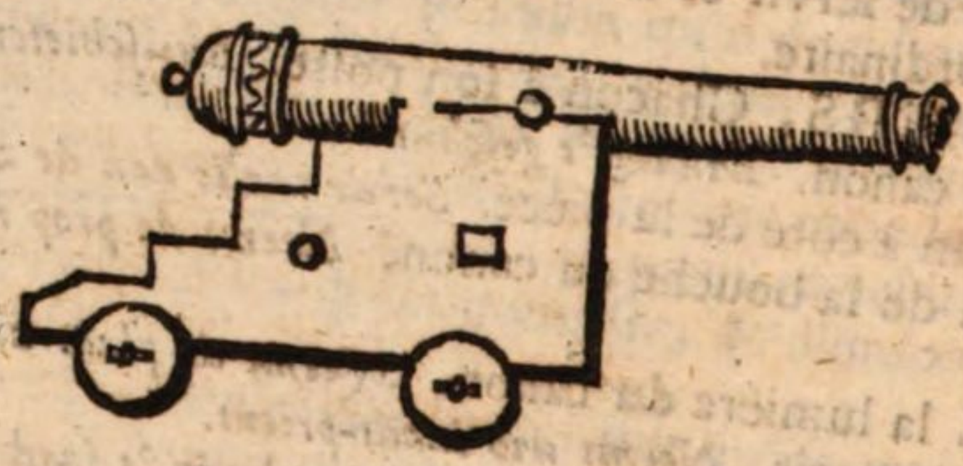
„buer

„buer par les hauts & par les bas ; & de leur recommander la vigilance.
„De distribuer tous les Oficiers, & leur assigner à chacun leur poste.
„De placer des mousses dans les galeries de fond de cale, & dans les fosses
„aux cables.
„D'ôter toutes les gargousses vuides, & les mettre dans la soute au biscuit,
„s'il y a place, ou ailleurs.
„De porter dans la dépence un tapecul, où une voile pour les malades.
„De faire donner de doubles charges pleines aux Arquebusiers ou Ca-
„rabins.

VOICI la maniére de servir & de charger le canon dont on se sert sur mer, pour l'éxercice ordinaire.

CANONIERS, Chacun à son poste. *Bus-schieters, elk by sijn stuk.*
DEMARREZ le canon. *Maakt 't geschut los.*
ROULEZ le palan à côté de la piéce. *Set de taalie aan de zy van uw stuk.*
OTEZ le tampon de la bouche du canon. *Neemt de prop uit de tromp, Neemt de prop af.*
DE'COUVREZ la lumiére du canon. *Neemt de plaat van 't laadt-gat af.*
PRENEZ le dégorgeoir. *Neemt uw laadt-priem.*
METTEZ-le dans la lumiére du canon. *Set die in 't laadt-gat.*
CREVEZ la gargouche. *Steek de kardoes door.*
PRENEZ le poulverin. *Neemt de kruidt-hooren.*
AMORCEZ le canon. *Doet 't kruidt in 't laadt-gat.*
COUVREZ la lumiére. *Dek het laadt-gat weer.*
PRENEZ le boute-feu. *Neemt uw londt-stok.*
POINTEZ le canon. *Pas af uw stuk.*
SOUFLEZ la méche à l'écart. *Keert u om, en blaast de londt af.*
E'TES-vous prêts, Canoniers. *Bent-gy klaar om te schieten.*
DE'COUVREZ la lumiére du canon. *Neemt de plaat van 't laadt-gat af.*
HAUT le bras. *Ligt op uw arm.*
METTEZ feu. *Geef vuur, of, Steek aan.*
QUITTEZ le boute-feu. *Set uw londt-stok neer.*
BOUCHEZ la lumiére. *Stop 't laadt-gat weer toe.*
PRENEZ le fouloir. *Neemt uw stamper.*
METTEZ-le dans le canon. *Steek die in de tromp van uw stuk.*
REFOULEZ le canon. *Set aan, of, Stamp aan.*
TIREZ le fouloir dehors. *Haal uit uw stamper.*
PRENEZ la gargouche. *Neemt de kardoes.*
METTEZ-la dans le canon. *Steek die in de tromp.*
PRENEZ-le valet. *Neemt de prop.*
METTEZ-le dans le canon. *Steek die in de tromp.*
PRENEZ le fouloir. *Neemt uw stamper.*
METTEZ le bouton dans le canon. *Steek de knop in de tromp.*
BOURREZ la bale. *Set aan.*
RETIREZ le fouloir dehors. *Haal uit uw stamper.*
METTEZ-le en son lieu. *Set die op sijn plaats.*
PRENEZ le levier. *Neemt uw handt-spaak.*
REDRESSEZ le canon. *Regt uw stuk.*
PRENEZ la pince. *Neemt uw koevoet.*

HAUSSEZ la culaſſe du canon. *Til, of, Beurt het broek-ſtuk op.*
PRENTEZ le coin de mire. *Neemt de kegge, of wigge.*
POINTEZ le canon. *Pas af uw ſtuk.*
AMARREZ le canon à ſimple palan. *Maakt 't geſchut vaſt met een looſe taal-ei.*
METTEZ la platine ſur la lumiére du canon. *Set de plaat-loodt op 't laadt-gat.*
METTEZ le tampon à la bouche du canon. *Set de prop in de tromp, Set de prop op.*



GROS Canon. *Kartouw.*
CANONS du plus gros calibre. *Heele Kartouwen.*
CANONS de demi-calibre. *Halve Kartouwen.*
C'eſt-à-dire de la moitié de ceux du plus gros calibre.
CANONS de moïen calibre. *Middelbaare Kartouwen.*
C'eſt-à-dire, ceux qui ſont entre le demi-calibre, & les plus petits.
CANONS des plus petits calibres. *Gootelingen.*
CANONS de fonte. *Leepel-ſtukken, Metaal-ſtukken.*
Ce ſont les canons de cuivre. Ils ſont faits d'une compoſition ou mélange de métal, ſavoir ſur cent livres d'airain dix ou douze livres d'étaim. Pour faire la fonte verte on ſe ſert de cuivre tel qu'il vient de la mine, avec moins d'étaim.
CANONS de fer. *Yſere ſtukken.*
GARNITURE complète du Canon, & ſon rechange. *Het Geſchut met al ſijn toebehooren, en voor-raadt; Een heel toeſtel van een ſtuk geſchuts, en ſoo veel voor de looſe.*
CANONS du château d'avant. *Boeg-ſtukken, Voor-ſtukken.*
CANON à la ſerre. *Een geſchut dat af en aan ſtaat.*
C'eſt un canon qui eſt ſaiſi en-dedans, & dont la volée porte contre le haut du ſabord.
CANON aux ſabords. *Geſchut aan boord.*
Ce ſont ceux qui ſont mis en état d'être tirez.
CANON allongé contre le bord. *Een geſchut langs 't ſchip vaſt.*
C'eſt celui qui eſt ſaiſi de long, contre le côté du vaiſſeau.
CANON détapé. *Een geſchut daar de prop uit is.*
C'eſt celui qui eſt déboûché, ou dont la tape, ou tampon, eſt hors de la bouche.
DE'TAPE. *De prop uit, Prop uit.*
CANON démarré. *Een los geſchut.*

C'eſt un canon qui rompu les cordes qui l'amarroient.

AMARRER le Canon pour long-tems, l'Eguilleter. *De ſtukken met haar taalies wel vaſt maaken, of met vaſte taalies ſorren.*

AMARRER le canon pour peu de tems, & pour tirer de nouveau. *De ſtukken met looſe talies vaſt maaken.*

CANON démonté. *Een geſchut uit ſijn roopaart.*

C'eſt celui qui eſt hors de deſſus ſon afût, ou dont l'afût s'eſt rompu par accident.

UN gros Canon tire de point en blanc ſix-cents pas, & dix coups par heure, ſix-vingts par jour. *Een kartouw ſchiet op een wit van ſes-hondert ſchreeden, en tien ſchooten in een uur, hondert en twintig in een dag.*

QUAND la drague eſt amarrée elle ſert à empêcher le recul du canon. *Met vaſte broekingen belet men het te rug loopen van 't geſchut.*

LE Vaiſſeau n'avoit que quarante canons, quoi-qu'il fût percé pour ſoixante. *'t Schip voerde maar veertig ſtukken, ſchoon het ſeſtig poorten had.*

HALER le canon en-dedans. *De ſtukken inhaalen, ſcheep-waarts inrukken.*

POUR charger le canon il faut le haler en-dedans. *In 't laaden doet men de ſtukken binnens-boords loopen.*

HALER le canon à bord. Voiez, Bord.

ETRE à la portée du canon. *Onder-ſcheut zijn.*

PASSER, ou Pouſſer tout le canon d'un bord. *Alle de ſtukken aan een zy rukken, over een zijde haalen.*

CANON de fuſil, de mouſquet, &c. *De Loop van een roer, van een muſket, enſ.*

C'eſt la partie des mouſquets, fuſils, piſtolets &c. où l'on met la charge de plomb. Le canon eſt poſé ſur un petit fût, pour le tirer à la main. Pour marquer quelles qualités il doit avoir, quel eſt l'uſage, & quelles ſont les proportions de ces ſortes d'armes-à-feu, on ne peut mieux faire que de raporter ici les propres termes de l'Ordonnance du Roi de France, de l'an 1689.

Il y aura de deux ſortes de mouſquets pour le ſervice des vaiſſeaux, les uns ſeront plus fournis de fer, & peſeront huit à neuf livres, dont on ne ſe ſervira que dans le bord; les autres ne peſeront que ſix à ſept livres, & ſerviront à la mer & à terre, dans les occaſions de deſcente, & autres, où l'on pourra en avoir beſoin.

Le Canon du mouſquet ſera de trois piés neuf pouces de long, d'un fer doux, bien lié & bien ſoudé, point pailleux, caſſant, ni brazé, ni éventé, bien foré au-dedans & limé au-dehors, le derriére du canon ſera à pans, renforcé juſqu'au tiers; & le devant ſera rond & déchargé de fer.

Il aura l'embouchure un peu renforcée par le dehors, avec un petit guidon; le calibre ſera d'une once de bale, la culaſſe foncée & taraudée, le baſſinet fort & grand, à couliſſe, tenant à la platine; la couverture ou garde-feu également fort, bien joint au canon & au baſſinet, pour empêcher que l'amorce ne tombe; le bouton de la couverture ſera un peu long, & en-dehors, afin que l'on puiſſe mettre deux doigts entre le canon & le bouton, pour ouvrir le baſſinet.

La lumiére ſera bien percée, en-ſorte qu'un fil de fer y puiſſe paſſer, & que l'on n'ait pas beſoin de grain; le ſerpentin aura ſept pouces de long,

dix-

dix-huit lignes de large, & deux d'épaiſſeur ; il ſera bien limé & ajuſté au fût, & au canon ; le chien ſera fort à la teſte & tourné de ſorte qu'il porte la méche directement dans le milieu du baſſinet, aïant une vis, la gachette longue, le reſſort fort, comme auſſi la noix & la clef qui ne ſera point à détente ; les vis auront de bons filets, & toutes ces piéces ſeront ſi juſtement attachées au ſerpentin, que l'on puiſſe les faire joüer ſans peine.

Le fût ſera de bois de noïer, bien ſain, épais ſur le derriére de deux pouces & demi ; le canon étant proprement logé dans le fût, aura un peu plus de la moitié dehors ; la baguette ſera de bois pliant, ferrée au gros bout, & les porte-baguettes ſeront de fer forgé.

Les mêmes choſes ſeront obſervées pour la qualité du fer, & le travail des reſſorts des fuſils, des mouſquetons & des piſtolets.

CANONNER, Tirer le canon, ou la bordée. *Schieten, De laag geeven, Beſchieten.*

SE Canonner de part & d'autre. *Schut-gevaart houden.*

CANONIER, Maître Canonier. *Konſtaapel.*

SECOND Maître-Canonier. *Konſtaapels-maat.*

Le Maitre Canonier eſt un des premiers Oficiers mariniers, & commande ſur tout ce qu'il y a d'artillerie dans le vaiſſeau. Il doit être préſent à l'embarquement du canon, & enſuite calibrer les boulets qui lui ſont néceſſaires, & les ſéparer par calibres dans le navire. En recevant la poudre il doit viſiter chaque barril à la ſortie du magaſin, en préſence de l'Oficier du bord. La poudre étant dans les ſoutes, c'eſt à lui de les faire fermer, & couvrir de cuir. Il ne doit point recevoir de grenades, ni de pots-à-feu faits : il doit faire lui-même les fuſées des grenades, & avoir ſoin de tous les artifices. Avant que de remplir les gargouſſes, il doit avertir le Capitaine, lequel fait éteindre tous les feux, & mettre des ſentinelles, l'épée à la main, dans les endroits néceſſaires, pour empêcher les accidens. Il viſite de tems en tems les poudres, après en avoir donné avis au Capitaine, & empêche que les Canoniers ne deſcendent dans les ſoutes avec des ſouliers, des clefs, couteaux, & autres choſes, qui pourroient en tombant cauſer des incendies. Il ne doit point permettre que perſonne couche dans la ſainte-barbe que ceux que le Capitaine y a placez. Il fait veiller toutes les nuits un Canonier avec une chandelle allumée dans un fanal ; & à l'égard des méches allumées elles ſont gardées dans les cuiſines.

Le Canonier fera les paquets de fer, remplira les lanternes de mitrailles, & coupera les parchemins pour faire les gargouches.

Le Second Maître a les mêmes fonctions que le Premier en ſon abſence.

„ Il faut de néceſſité qu'un Maître Canonier ait beaucoup d'expérience, & „ qu'il ait une parfaite connoiſſance du calibre de ſes piéces, & de la force „ de ſa poudre. Il n'y a que lui qui manie le canon & qui deſcende dans „ la ſoute aux poudres, & ceux à qui il le permet, ou l'ordonne.

„ Pour ſon ſoulagement, il eſt bon que les noms des Canoniers & Valets „ d'artillerie ſoient écrits ſur des morceaux de parchemin, & mis au côté de „ la piéce qu'ils doivent ſervir ; de-même que le poids de la bale doit être „ écrit ſur chaque ſabord.

„ Il doit auſſi partager le ſoin qui regarde toutes les autres armes, & c'eſt „ à lui de faire ou de garder tous les artifices. Il a un Second, ou un Ai-

„ de,

„de, & tous deux enſemble ſont chargez de la peine de conſerver la pou-
„dre, & de la remuer & ſécher, lors-qu'il fait beau tems. Il veille auſſi
„ſur le cable, lors-qu'on moüille, & doit le faire fourrer, quand il en eſt
„beſoin, afin qu'il ne ſe ragüe pas.

„Le Maître Canonier doit auſſi avoir beaucoup de connoiſſance de l'éfet
„que peuvent faire les boulets, de leur volée en l'air, & des lignes ou
„cercles qu'ils y décrivent; afin qu'il puiſſe prendre des meſures plus juſ-
„tes, & que, par éxemple, il ne prétende pas qu'en tirant ſous l'eau, le
„coup porte auſſi loin que ſur terre.

„C'eſt à lui de prendre garde que la poudre ſoit tenüe comme il faut dans
„les barrils, & qu'ils ſoient bien couverts de cuirs vers; que les roües des
„afûts ſoient bien graiſſées; qu'entre chaques deux piéces il y ait une bail-
„le d'eau; & que le canon ſoit rafraîchi au ſeptiême coup, ou au huitiê-
„me. Il a auſſi beſoin d'une grande expérience pour prendre bien ſes mi-
„res, en viſant plutôt trop bas que trop haut, afin que ſon coup ſoit plus
„ſeur. Le ſoin des cornets à amorcer, des dégorgeoirs, des règles, des
„modèles, des calibres, & des autres uſtenciles, le regarde particuliére-
„ment.

CANONIERS. *Bus-ſchieters.*

Ce ſont ceux qui, ſous le Maître Canonier, manient le canon, le mettent en mire, & le font tirer.

Un navire de guerre doit toujours être pourvu au-moins de ſix Canoniers, ou Aides du Maître Canonier, & de ſix autres pour les ſeconder.

CANONIERS. Matelots commandez pour ſervir le canon. *Handt-langers by het geſchut.*

Dans l'Inſtruction pour les Gens de guerre, ils ſont apellez Valets d'artillerie, qui ſervent au Canonier lors-qu'il leur commande, comme de charger le canon, & en ce cas ils s'apellent en Flamand, *Laaders;* de mettre le feu au canon; de le nétoïer, & d'aporter tout ce qui lui eſt néceſſaire.

CANOT. *Sloep.*

C'eſt une petite chaloupe, ou un petit bateau deſtiné au ſervice d'un grand bâtiment.

CANOT, Canot de bois. *Kanoot.*

Dans les païs étrangers on apelle un canot de bois celui qui eſt fait d'un ſeul arbre que l'on a creuſé.

CANOTS de Sauvages, & Canots d'écorce, Canoës. *Kanoos van baſt, Kanoe, Kanoo.*

Ce ſont de petits bateaux faits d'écorce d'arbre, dont ſe ſervent les Sauvages de l'Amérique. Ceux de Canada les font d'écorce de bouleau, & aſſez grands, quelquefois, pour contenir quatre ou cinq perſonnes.

„Les Canots, qui ſont ſi communs parmi les Indiens, ſont faits de troncs
„d'arbres, qu'on creuſe; & ces ſortes de bateaux ſont plus grands ou plus
„petits, ſelon la grandeur des piés d'arbres qu'on a pour les faire. Pour
„abatre les arbres, on les fait brûler au pié, ou-bien on les coupe, & en-
„ſuite on les dreſſe ſelon la forme qu'on leur veut donner, & on les creu-
„ſe. On les conduit avec des pagaies & des rames, mais ils portent rare-
„ment des voiles. On met la charge au fond; mais comme ils ne ſont
„point leſtez, ils tournent ſouvent ſens-deſſus-deſſous.

„Ils n'ont point de gouvernail, & ce ſont les rames de l'arriére qui leur en „ſervent. En-dedans ils ſont renforcez de courbatons & de traverſins, de- „peur qu'ils n'éclatent, & ne crèvent.

„La plupart des canots ont à l'avant & à l'arriére des avances, comme les „navettes, & quelques-unes de ces avances ſe terminent auſſi, de-même, en „pointe; les autres s'arrêtent plutôt, & font un avant & un arriére tout „plat: il n'y en a preſque point qui aïent un avant arrondi. Dans ceux „qui portent des voiles le mât eſt vers l'avant. Les voiles ſont ou de nat- „tes, ou de toile, ou de joncs entrelaſſez.

„On voit pourtant en Moſcovie, ſur le lac de Wolda, des canots arron- „dis à l'avant & à l'arriére, & beaucoup plus larges au milieu que par les „bouts: on les fait avancer avec une ſeule rame, dont on ſe ſert à l'arriére.

„Mais tous les autres canots de ce païs-là, ſont, aigus à l'arriére & à l'a- „vant, & ont du relevement par les bouts: on les peint, on leur donne le „feu, on les braie, & on y met de la cire pour les conſerver.

„Les canots dont ſe ſervent les Négres, dans la Guinée, ſont auſſi des troncs „d'arbres creuſez, qu'ils nomment Ehem: il n'y a en-dedans aucune au- „tre piéce de bois que ce tronc, & ils ſont faits d'une autre maniére que „ceux dont on ſe ſert au Breſil, à St. Thomas, & aux Indes Orientales.

„Ils ſont d'une figure longue, & il ne leur reſte guére de bois au-deſſus de „l'eau; de-ſorte que ſouvent le Pilote qui eſt à l'arriére, ſe trouve dans „l'eau, & y gouverne. Ils vont fort vîte, & peuvent faire de grandes „traverſées: ils ſont longs, bas & étroits; & il n'y a d'eſpace dans la lar- „geur que pour un ſeul homme, & dans la longueur que pour en tenir ſept „ou huit.

„Des Oficiers Hollandois qui, de loin, en voioient paſſer quatre ou cinq „cents de file, pour aller donner aſſaut à une place, dirent aſſez plaiſam- „ment, que cette flote paroiſſoit comme un rang de fourmis ſur des feüil- „les d'arbre. Les hommes y ſont aſſis ſur de petits ſiéges de bois ronds, „& la moitié de leur corps s'élève au-deſſus du bord; ils ont à la main une „rame d'un bois bien-dur, & ils rament tous à-la-fois, à la maniére des „galéres, & s'acordent; ou ſi quelqu'un tire trop fort, & que le bâti- „ment panche, il eſt redreſſé par celui qui gouverne; ſi-bien qu'ils ſem- „blent voler ſur la ſur-face de l'eau, & il n'y a point de chaloupe qui puiſ- „ſe les ſuivre de beau tems: mais auſſi quand la mer eſt haute ils ne peu- „vent ſiller, l'élévation des flots empêchant leur aire. Un ſeul homme „peut couduire & naviguer ces canots Les Négres ſavent ſi-bien leur don- „ner, avec leur corps, le contrepoids qu'il faut, qu'ils les empêchent de ſe „renverſer; ce qui, ſans cela, ariveroit à tout moment, à-cauſe de leur „legéreté: mais lors-que cet accident arive, ils ont l'adreſſe de les retour- „ner dans l'eau même, de puiſer l'eau qui y eſt demeurée, de s'y rembar- „quer, & de les remener à terre. Ils vont juſqu'à quatre lieües en mer, „mais de-peur de gros tems ils n'oſent s'engager plus avant, & ils pren- „nent ſi-bien leurs meſures, qu'ils ſont de retour avant que l'orage vienne.

„Les canots des Négres de Guinée, ont communément ſeize piés de long, „& un pié ou deux de large. Mais il y en a de plus grands, qui ont juſ- „qu'à trente-cinq piés de long, cinq piés de large, & trois piés de haut.

„Ils ſont plats par l'arriére, où il y a un gouvernail & un banc, taillez

„dans

„dans le même tronc: ceux-ci ſont deſtinez à tranſporter des bœufs, & à „faire la guerre. On en voit beaucoup de cette ſorte au Cap des trois „pointes, où il y a des arbres d'une épaiſſeur prodigieuſe, qui ont ſeize, „dix-ſept, & dix-huit braſſes de tour.

„Les Négres ont apris à faire des voiles de jonc & de nattes, qu'ils met- „tent à leurs canots. Quand ils ſont de retour, les canots ne demeurent „pas dans l'eau: on les tire incontinent à terre, où on les enléve par les „deux bouts, & on les met ſécher ſur quatre chandeliers ou fourches, qui „ſont faites exprès. Lors-qu'ils ſont ſecs deux hommes peuvent les char- „ger ſur leurs épaules, & les porter.

„Pour les former, les Négres ſe ſervent à-préſent des haches que les na- „tions étrangéres leur portent. Ils leur donnent aux deux côtés un peu „de rétreciſſement par le fond. Les bouts en ſont pointus à l'avant & à „l'arriére, à-peu-près comme ceux d'un arc point tendu; ſi-bien qu'ils ont „les mêmes façons aux deux bouts, ſi ce n'eſt, peut-être, que l'avant eſt „un peu plus bas. A chaque bout il y a une eſpéce de petit éperon ou „gorgére, d'un pié de long, & large comme la paume de la main, qui „ſert à donner priſe pour enlever le canot. Le fer dont on ſe ſert pour les „creuſer, eſt fait comme celui des fondeurs. Le bord n'a qu'un pouce d'é- „paiſſeur, & la ſole n'en a que deux. On leur donne le feu avec de la pail- „le, pour les garantir des vers & des fentes que le Soleil pourroit cauſer; „& en-ſuite ils les frotent de peintures, & les entretiennent aſſez propre- „ment. Ils les tiennent tous enſemble ſur terre, dans un lieu qui leur eſt „deſtiné, & chacun va prendre le ſien, quand il veut aller pêcher.

„Les Canots des Sauvages de la Terra del Fuego, ou Terre de Feu, & „des autres iſles Magellaniques, ſont d'une fabrique particuliére, & méri- „tent bien qu'on en faſſe mention. Les Sauvages prennent des écorces „des plus gros arbres, qu'ils ſavent courber pour leur donner des façons, „en coupant des bandes dans les endroits où il faut; ſi-bien qu'ils les ren- „dent aſſez ſemblables aux gondoles de Veniſe. Pour cet éfet, ils poſent „les écorces ſur de petites piéces de bois, de-même qu'ici on met les vaiſ- „ſeaux ſur le chantier: & lors que l'écorce a pris la forme de gondole, & „le pli néceſſaire, ils afermiſſent la ſole & les côtés avec des bois aſſez min- „ces, qu'ils mettent en-travers, depuis l'avant juſqu'à l'arriére, de-mê- „me qu'on met ici les membres dans les vaiſſeaux; & au haut, ſur le „bord, ils poſent encore une autre écorce, qui regne tout-autour, & qui „ſert comme de carreau; prenant ſoien de bien lier le tout enſemble.

„Ces Canots ont dix, douze, quatorze, & juſqu'à ſeize piés de long; & „deux piés de large. Ils ſont à ſept ou huit places, c'eſt-à-dire qu'il y „peut tenir, aſſez commodément ſept à huit hommes, qui rament debout, „auſſi-vîte que fait une chaloupe bien garnie de rameurs.

CANOT Jaloux. *Een rank ſloep.*

C'eſt un canot qui a le côté foible, & qui ſe renverſe aiſément.

CANTIBAI. *Geſpleeten en geſcheurt hout, of balk.*

C'eſt le nom que les Charpentiers donnent aux doſſes, ou piéces de bois, qui ſont pleines de fentes, & qui ne valent guéres.

CANTIMARONS. *Kantimaroens.*

Ce ſont deux ou trois canots de piés d'arbres, liez enſemble avec des cor-

des de coco, qui ſoutiennent des voiles de natte, en forme de triangle, dont les Négres de la côte de Coromandel ſe ſervent pour aller pêcher. Ils ſont-là le cul dans l'eau, aſſis comme des ſinges, & ne font aucune difficulté d'aller à dix ou douze lieües au large. La mer en eſt quelquefois couverte. Ils vont vîte pour peu qu'il vente, & de loin on les prendroit pour des oiſeaux qui voltigent ſur la ſur-face des ondes.

CAP, Proüe. *Boeg, Neus, Hoofdt van 't Schip.*

C'eſt la tête, l'éperon, la pointe, ou l'avant d'un vaiſſeau. On dit, Mettre le cap, Porter le cap, Avoir le cap à terre ou au large, pour dire, Mettre la proüe du vaiſſeau du côté de la terre, ou de la mer. Le vaiſſeau Corſaire mit le cap ſur nous, & nous portions le cap au plus près du vent. Ils mirent le cap ſur Malte. Ils avoient le cap ſur Meſſine. Nous avons le cap à l'Eſt. Nous avons le vent devant, & le cap au Nord-eſt. Le cap eſt au trente-quatriême degré. Notre chemin pour ariver ſe doit faire en longitude, & le cap à l'Eſt nous y porte. La terre paroiſſoit au Sud, où, pour-lors, nous avions le cap. On dit auſſi, Tourner. Ils tournérent le cap ſur nous, à la voile & à la nage.

PORTER le cap, Mettre le cap. *Steevenen, Beſteevenen, Aanleggen, Wenden.*

PORTER le cap ſur l'ennemi. *Tegen den vyandt aànleggen, of de boeg wenden; Koers op den vyandt aanſtellen; Het hoofdt na den vyandt toe leggen.*

PORTER le cap à l'Oüeſt. *Weſt aanleggen.*

AVOIR le cap au Sud, au Nord. *Met het hoofdt om 't Suid, om 't Noord leggen.*

AVOIR le cap à la mer. *t'Zee-waarts in ſteeken.*

PORTER le cap à la mer. *t'Zee-waarts aanleggen, inwenden, Aan zee wenden.*

AVOIR le cap à marée. *Voor vloedt leggen, Voor 't ty leggen.*

Cela ſe dit lors que le vaiſſeau préſente l'avant au courant de la mer.

PORTER le cap au vent. *De neus in de windt ſetten, Met de neus in de windt ſteeken.*

C'eſt préſenter le cap au vent, comme ſi l'on vouloit aller debout au vent.

OU' as-tu le cap? *Waar hebt gy de ſteven? Hoe leit 't aan? Waar leit 't aan 't kompas? Hoe ſtuurt gy op 't kompas?*

CAP, Promontoire. *Hoek, Kaap, Zee-hoofdt.*

C'eſt une pointe ou langue de terre, qui s'avance dans la mer.

DOUBLER le cap, Parer le cap. *Een kaap te boven komen, of raaken.*

C'eſt paſſer au-delà du cap. Le vent étant Sud-eſt nous doublâmes le cap. Comme la nuit s'aprochoit quand il nous fallut doubler le cap, & que même tout le long du jour il avoit fait une grande brume, notre Pilote fit gouverner d'un quart de rumb de plus vers le large de la mer, afin de nous parer des terres; & ſi la marée eût pouſſé à la côte, nous euſſions alargué d'un demi-rumb de plus.

CAPS de mouton. *Juffers.*

Ce ſont de petits billots de bois, taillez en façon de poulie, plus épais par le milieu que par les bords, qui ſont environnez & fortifiez d'une bande de fer, pour empêcher que le bois n'éclate. Le cap de mouton eſt percé par trois endroits ſur le plat, aïant à chaque trou une ride, c'eſt ainſi qu'on

apelle

apelle une petite corde qui ſert à pluſieurs autres uſages. Il faut, pour l'équipement d'un vaiſſeau treize douzaines de caps de mouton. Nous ne pûmes jamais afermir nos haubans faute de caps de mouton.

„Les Caps de mouton ſervent principalement à rider les haubans & les é„tais. C'eſt par leur moien qu'on roidit ou lâche ces manœuvres dorman„tes, ſelon qu'on y eſt obligé par le tems qu'il fait. Ils ſervent auſſi à „donner la forme aux trelingages, qui ſont au haut des étais, aïant di„vers petits trous par où paſſent les marticles. Ils ſont en même tems une „eſpéce d'ornement au vaiſſeau. Ils ſont de figure ovale, & plats; & ceux „des haubans ſont amarrez aux porte-haubans, ou aux cadénes.

„Les Caps de mouton des grands haubans ſont amarrez aux porte-haubans, „moitié dans les haubans, moitié dans les cadénes; & comme les corda„ges neufs ſe lâchent, il faut les roidir autant qu'il ſe peut, en funant.

CAP de mouton de martinet, *Dood-mans-oog.*

C'eſt un cap de mouton ſur l'étai, qui a la figure ovale, d'où partent pluſieurs lignes, qui vont en s'élargiſſant en patte d'oie, ſur le bord de la hune, pour empêcher les huniers de ſe couper contre la hune. On apelle ces lignes, Marticles & Trelingage. Voiez, Martinet, Marticles, & Trelingage.

CAP de mouton à croc. *Een beſlaagen Juffer.*

Ce ſont des caps de mouton où il y a un croc de fer, pour acrocher au côté d'une chaloupe. C'eſt-là qu'on a coutume de les faire ſervir, pour retenir les haubans.

CAP de More, Tête de More, Bloc, Chouquet. Voiez, Chouquet.

CAPACITE'. La Capacité d'un vaiſſeau. *De groote van een ſchip.*

C'eſt ſon port, l'étendüe & l'eſpace qu'il a pour contenir. Le leſt étoit répandu à plomb au pié du grand mât, ſans être répandu dans le reſte de la capacité du vaiſſeau.

CAPE, ou Grand-pacſi. *Schooverzeil.*

C'eſt la grande voile.

ETRE à la cape. *Met 't Schooverzeil byleggen, of Met 't Schooverzeil en de beſaan by-leggen.*

C'eſt ne porter que la grande voile bordée, & amurée tout-arriére. On met auſſi à la cape avec la miſéne & l'artimon.

CAPE'ER, Capier, Capeïer, Aller à la cape, Mettre le vaiſſeau à la cape. *Met een zeil byleggen, of byhouden, Met 't Schooverzeil overſtaan, Onder een Schooverzeil leggen, of zeilen.*

C'eſt faire ſervir la grande voile ſeule, après avoir ferlé toutes les autres, & portant le gouvernail ſous le vent mettre le vaiſſeau côté-à-travers, pour le laiſſer aller à la dérive, & ſe maintenir dans le parage où l'on eſt, autant qu'il eſt poſſible; ſoit pendant un vent forcé, & de gros tems, ſoit de beau tems, quand la nuit ou la brume vous ſurpend auprès d'une côte que vous n'avez pas encore reconnüe, & où, par précaution, vous ne voulez aborder que de jour. Que ſi le vent n'eſt pas forcé, on porte auſſi la miſéne, & quelquefois on y ajoûte l'artimon; mais de gros tems on les amène auſſi-bien que les perroquets & les huniers, pour donner moins de priſe au vent, & ſi l'orage eſt ſi grand qu'on ne puiſſe plus capeïer, on fait le jet, & on met le vaiſſeau à ſec, le laiſſant aller à mâts & à cordes. Nous capiâmes, de-crainte de trop aprocher la terre.

CAPELER les haubans. *Het wandt om de maſt aanleggen.*

C'eſt paſſer les haubans par-deſſus la tête du mât, pour les mettre en place.

CAPION. Capion de proüe; Capion de poupe. *Voor-ſteven; Agter-ſteven.*

C'eſt un terme dont les Levantins ſe ſervent, apellant l'étrave Capion de proüe, & l'étambord, Capion de poupe. Voiez, Etrave & Etambord.

CAPITAINE en pié, ſur un vaiſſeau de guerre. *Een ordinaris Kapitein; Een 's Lants-ſchips Kapitein, by de Hollanders.*

C'eſt un Capitaine du grand état, qui a ſa commiſſion du Roi, pour commander un vaiſſeau. Lors qu'il monte un vaiſſeau pavillon, c'eſt-à-dire, un vaiſſeau monté par un Oficier Général, c'eſt au Capitaine à faire faire le détail du ſervice. Le Roi veut qu'il y ait ſur le vaiſſeau Amiral, outre le Commandant, deux Capitaines, deux Lieutenans, & deux Enſeignes, pareil nombre ſur les autres vaiſſeaux du premier rang: ſur ceux du ſecond rang, un Capitaine, deux Lieutenans, & deux Enſeignes: ſur ceux du troiſiême rang, un Capitaine, un Lieutenant, & deux Enſeignes: ſur ceux du quatriême & du cinquiême rang, un Capitaine, un Lieutenant, & un Enſeigne.

„C'eſt le Capitaine qui lève lui-même tout l'équipage du vaiſſeau, hormis „le Lieutenant, le Maître, les Ecrivains, & les Commandans des ſoldats. „Mais il a inſpection ſur eux tous, & c'eſt lui qui reçoit les ordres des Su„périeurs & des Souverains, pour la conduite du vaiſſeau, & de tous ceux „qui le montent.

„Il doit être exercé dans tous les arts & toutes les fonctions qui regardent „la marine & la guerre. Il doit ſavoir gouverner lui-même ſon navire, „tirer le canon, & faire les évolutions navales. Il ſait prévoir ſi ſon en„nemi veut ou peut venir à l'abordage, & doit ſavoir comment, en ce „cas, il faut manœuvrer les voiles. Dans les ocaſions difficiles & impor„tantes, il aſſemble les Oficiers, & après avoir imploré l'aſſiſtance de „Dieu par une priére, il tient conſeil avec eux. Il doit être ſévére à faire „juſtice, & lors qu'il s'agit de quelque malfaiteur, c'eſt lui qui eſt le de„mandeur, & qui conclud contre lui, & le Conſeil prononce. L'Ecrivain „tient le régître des Réſolutions du Conſeil.

„Il a le pouvoir, conjointement avec le Conſeil de guerre, de condamner „à la mort; bien-entendu que ce n'eſt pas quand il ſe trouve dans une ar„mée navale, ou dans une flote, mais lors qu'il navigue ſeul. Le Con„ſeil de guerre d'un vaiſſeau eſt compoſé de tous les plus hauts Oficiers. „C'eſt avec eux que le Capitaine arrête ce qu'il faut faire, & quelle route „il faut prendre, lors que le vaiſſeau s'eſt écarté du gros de l'armée, de „l'eſcadre, de ſa flote, ou de ſa compagnie.

„Il donne les ordres néceſſaires, à ce que les vivres & le bruvage ſoient „convenablement diſtribuez. Il ne ſoufre point que les matelots en faſ„ſent des réſerves, encore moins qu'on les gâte, ou qu'on faſſe quelque „choſe de mal-propre lors qu'on diſtribüe les rations; ni qu'on en jette, ou „qu'on en revende quelque choſe. Lors-qu'il regne des maladies, il prend „ſoin de faire bien nétoïer le vaiſſeau.

„Il ne permet point qu'on joüe aux dez, ou aux cartes; ni qu'aucun allu„me de la chandelle pour ſon uſage particulier; ni qu'il y ait du foin, ou

„de

„de la paille, dans les cabanes: mais il fait quelquefois mettre de la lumié-
„re dans des lanternes, qui ſont fermées bien-juſte, & qu'on pend en di-
„vers endroits, ſur-tout autour des bittes.

„Le point d'honneur lui doit être en recommandation, lors qu'il rencon-
„tre des vaiſſeaux étrangers; & il prend bien garde à l'obſerver dans les
„ſaluts & contre-ſaluts qu'il leur fait.

„Il tâche d'avoir de bons hommes dans ſon équipage, robuſtes, ſur le cou-
„rage & la fidélité deſquels il puiſſe compter, qui ſoient d'un âge conve-
„nable, & qui aïent de l'expérience dans la marine. Il préfére ceux qui
„ne ſont pas mariez aux autres, & il les prend de toutes nations, ſans diſ-
„tinction, beaucoup de gens étant perſuadez que cela eſt avantageux, &
„ſert à empêcher les mutineries & les ſéditions.

„Incontinent après qu'on a dépaſſé les tonnes, & même ſouvent avant ce-
„la, il régle les plats de l'équipage, & à quel plat chacun doit manger. Il
„met enſemble ceux qu'il voit qui s'acordent le mieux, & ceux qui ſont
„de même rang, afin qu'ils puiſſent mieux s'acomoder.

„S'il s'agit de s'engager au combat, il ne manque pas de donner ſes ordres
„de bonne heure, pendant que tout eſt encore tranquille; & il aſſigne à
„chacun le poſte où il ſe doit tenir.

„Quand il eſtime qu'il n'eſt pas loin de terre, ou de ſes ennemis, il fait
„tenir continuellement une ſentinelle ſur la hune; & lors qu'il découvre
„l'ennemi, & qu'il ſe diſpoſe à combattre, il fait amarrer les grapins d'a-
„bordage, qui pendent au beaupré, & les fait atacher aux bittes, avec des
„chaînes de fer. Il fait ſaiſir les écoutes & les vergues, mettre les bour-
„lets aux mâts ſous les racages, épandre du ſel ſur les tillacs, afin qu'on ſe
„tienne plus ferme. Il donne ordre que le vaiſſeau ſoit bien lavé par-tout,
„& qu'il y ait des bailles & des écouvillons auprès de tous les canons. Les
„autres nations tiennent prêts des cuirs verts, pour empêcher l'embraſe-
„ment. On ôte alors les fronteaux, & l'on retire tout ce qui peut voler
„en éclats & nuire.

„Avant que d'entrer en action, il fait donner du vin à tous ſes gens, pour
„réchaufer leur courage; il remplit auſſi les charges des Oficiers qui ſont
„morts, & choiſit pour cet éfet, entre l'équipage, ceux qui en ſont les
„plus dignes.

„Les Capitaines des navires de guerre des Etas Généraux, ſont obligez de
„fournir tous les uſtenciles du Coq & de la Chambre du Capitaine, com-
„me auſſi toutes les chandelles, les vadroüilles & autres balais, &c. Voiez,
„Maitre-valet.

„Un Capitaine ne doit jamais ſe ſéparer de l'armée ou de l'eſcadre, ni l'a-
„bandonner ſans la permiſſion ou le commandement du Général, à-moins
„qu'il ne puiſſe faire voir clairement qu'il y a été abſolument contraint, pour
„ſauver le navire & l'équipage.

„Les Maîtres des vaiſſeaux marchands Hollandois, François, Italiens,
„Portugais & Eſpagnols, ſont auſſi apellez communément Capitaines, com-
„me étant Commandans dans le vaiſſeau; mais, dans le vrai ſens, le terme de
„Capitaine doit ſeulement être atribué à celui qui commande un navire de
„guerre.

„Il faut ici faire remarquer aux Etrangers, que parmi les Hollandois on

„fait

„fait différence ſur mer, entre un Capitaine qui commande un vaiſſeau „par commiſſion, & pendant une certaine expédition ſeulement, auquel „cas on le nomme auſſi *Commandeur*, & un Capitaine en pié, qui l'eſt pour „toute ſa vie, recevant gages tous les ans, ſoit qu'il ſerve, ou qu'il ne „ſerve pas.

„Le Capitaine d'un vaiſſeau Amiral, eſt celui qui ſous l'Amiral donne les „ordres, & commande dans le vaiſſeau que monte un Amiral.

„L'Etat donne aux Capitaines des navires de guerre, ſept ſous par jour, pour „la nourriture de chacun des premiers cinquante hommes d'équipage dont „le vaiſſeau eſt monté; & ſix ſous & demi pour chacun des autres cin- „quante hommes qui ſuivent ces cinquante premiers; & ſix ſous pour tout „le reſte de ce qui ſe trouve ſur le vaiſſeau au-delà de ces cent. Ce ſont „ordinairement les Bourgeois & Affreteurs d'un vaiſſeau marchand qui en „font les vivres, & qui en ordonnent la diſtribution.

Les deux pavillons à demi hiſſez & les giroüettes bas, ſont les cérémonies ordinaires, dont on honore les funerailles d'un Capitaine.

CAPITAINE en ſecond. *Een Capitein-Luitenant.*

Il eſt moins ancien que le Capitaine en pié, & ne commande qu'en ſon abſence.

CAPITAINE de frégate legére. *Een Kapitein, of Kommandeur van een ligte fregat.*

C'eſt celui qui commande cette ſorte de bâtiment: il eſt du petit état.

CAPITAINE de galiote. *Een galjoots Kommandeur.*

C'eſt celui qui commande cette ſorte de bâtiment: il eſt du petit état.

CAPITAINE de brulot. *Een Branders Kapitein, of Kommandeur.*

C'eſt celui qui commande un brulot: il eſt du petit état.

CAPITAINE de flûte. *Een Kapitein of een Schipper van een Konings-fluit-ſchip.*

C'eſt un Oficier de marine, tiré du petit état, qui monte un vaiſſeau du Roi, chargé des choſes néceſſaires pour l'armée.

CAPITAINE d'armes. *Kommandeur over ſoldaaten, en Corporaal.*

C'eſt un Oficier qui a ſoin des ſoldats ſur les vaiſſeaux. Il eſt immédiatement au-deſſus des Sergens, & a égard ſur les menües armes du vaiſſeau; comme auſſi ſur les bales, bandoliéres, pertuiſanes, eſpontons, caiſſes de tambour, piques, haches d'armes, & autres choſes ſemblables, qu'il diſtribüe ſelon les beſoins.

„C'eſt au Capitaine d'armes d'avoir ſoin des menües armes, & de ſe met- „tre à la tête des ſoldats, lors qu'il faut combattre. Sur-tout, il doit, en „cette ocaſion, viſiter leurs mouſquets, & voir s'ils ſont chargez comme „il faut, & ſi les ſoldats ont leurs petites gargouſſes toutes prêtes. C'eſt „lui qui poſe la ſentinelle devant la chambre du Capitaine, & au haut de „la tire-vieille.

CAPITAINE des matelots. *Onder-Schipper.*

C'eſt un Oficier Marinier qui commande aux matelots, ſous le Maître d'équipage.

CAPITAINE de Port. *Havens-Kapitein.*

C'eſt l'Oficier établi dans quelque port conſidérable, où il y a un arcenal de Marine; & qui y commande une garde pour la ſureté de toutes choſes. Dans les deſarmemens qui ſe font au retour des voiages, les Capitaines &

les Oficiers qui ont monté des vaiſſeaux, les remettent à la charge & à la garde du Capitaine du port. C'eſt lui qui a ſoin de l'amarrage des navires de guerre, & qui oblige les vaiſſeaux qui arivent, à rendre les ſaluts ordinaires. Il fait les rondes néceſſaires autour des baſſins, & doit coucher toutes les nuits à bord de l'Amiral. Il y a préſentement en France ſix Capitaines de port: Toulon, Rochefort, Breſt, le Havre, Dunquerque, & le Port-lôüis ont chacun le leur.

CAPITAINE de marine. *Een Kapitein over de ſoldaaten die een zee-haven bewaaren.*

C'eſt celui qui commande les ſoldats gardiens d'un port. Il y en a un dans chaque port où il y a des ſoldats gardiens.

CAPITAINE Garde-côtes. *Een Kapitein over de Krijgs-benden, die de kuſten bewaaren.*

Ce ſont ceux qui commandent la milice que l'on établit pour garder les côtes, & pour empêcher les ennemis de faire quelque deſcente.

CAPITANE. Galére Capitane. *Hoofd-galey.*

C'eſt la principale galére non-ſeulement des Puiſſances maritimes, & des Etats Souverains, qui n'ont pas titre de Roïaume; mais auſſi de quelques Roïaumes annèxez à un plus grand. Depuis la ſuppreſſion de la charge de Capitaine général des galéres de France, que poſſédoit le Marquis Hippolite Centurion, qui en 1669 avoit mis la France en poſſeſſion de ſept galéres qui étoient à lui, il n'y a plus eu de galére Capitane: la principale a été nommée Réale, & la ſeconde Patrone, La Capitane porte trois fanaux poſez en ligne courbe, & non-pas en droite ligne comme ceux de la Réale. Voiez, Galére.

CAPON. *Penter, Punter om 't anker op te ſetten.*

C'eſt une machine compoſée d'une corde, & d'une groſſe poulie, à quoi l'on joint un gros croc de fer, dont l'uſage eſt de lever l'ancre, lors qu'elle paroît hors de l'eau, & de ſaiſir l'orin ou cordage qui répond à l'arganeau de la boüée.

CROC de capon. *Penter-haak, Anker-haak.*

POULIE de capon, *Penter-blok.*

CAPONNER, l'ancre. *Aanhechten, Aanhaaken, Punteren, met de Punter-haak-vangen.*

C'eſt acrocher l'arganeau de l'ancre avec le croc de capon, pour la hiſſer, ou tirer au boſſoir.

CAPONNE. *Punter en haal onder de kraan-balk.*

C'eſt un commandement à ceux de l'équipage, pour les faire haler ſur le capon, afin de remettre l'ancre en place.

CAPORAL. *Corporaal.*

C'eſt un bas Oficier, qui commande une eſcoüade. C'eſt lui qui doit & poſer & faire relever les ſentinelles.

„Le Caporal doit prendre ſoin des menües armes, & dans le combat il doit „être à la tête des ſoldats, & les faire tenir chacun à ſon poſte. Voiez, Ca„pitaine d'armes.

CAPOSER, Mettre le navire à la Cape. *Met een zeil byleggen.*

On Capoſe en amarrant le gouvernail bien-ferme, pour ſuivre l'abandon du vent. Voiez, Cape, & Capeïer.

CAPOT. *Kapoot, Nagts-rok, Wolk-vanger, Schans-looper, Zee-kap of keuvel.*

C'eſt un habillement fait en forme de robe capuchonnée, que mettent les gens de mer par-deſſus leur habit ordinaire, contre l'injure du tems.

CAPRE. *Kaaper, Kruiſſer, Vry-buiter, Commiſſie-vaarder.*

C'eſt le nom que l'on donne aux Armateurs, & aux vaiſſeaux qui ſont armez en guerre, pour faire la courſe.

„Lors que les Particuliers des Provinces Unies arment des vaiſſeaux en „courſe, ils les peuvent faire monter par des Oficiers & des équipages „de la même qualité, & au même nombre, qu'il y en a ſur les navires de „guerre de l'Etat; & ordinairement on tient plus fort le nombre des Ofi„ciers & des équipages d'un capre, que d'un navire de guerre, parce-qu'en „ces occaſions il s'agit principalement de l'abordage: & pour cet éfet il „faut redoubler le nombre des gens, & par conſéquent celui des Oficiers „pour les commander. Ce ſont les Armateurs, ou Propriétaires, qui four„niſſent les vivres, & la ſolde, ou la paie, à proportion du butin qu'on fait, „ſelon la charte-partie; à-moins que le tout ne ſoit à la part.

CAPRE qui ſort pour aller en courſe, ou faire le cours. *Een Kaaper die uitloopt om te kaapen, of vry-buiten.*

C'eſt-à-dire qu'il va à la mer avec commiſſion de ſon Souverain, ou de ſes principaux Oficiers, ſous ſon autorité, pour enlever, tant ſur mer, que dans toutes les eaux, ce qui apartient aux ennemis de l'Etat.

CAPRE à la part, ou qui eſt à la part. *Een Kaaper die op de reine kaap vaart.*

C'eſt-à-dire qu'il va en courſe ſans mois de gages, & dans la ſeule eſpérance d'avoir part au butin qu'il fera.

CAQUE de poudre., *Een ton bus-kruidt.*

CAQUE de harang. *Een ton haring.*

C'eſt le baril où le tonneau dans lequel on l'encaque, c'eſt-à-dire, où on le met.

CAQUER le harang. *Kaaken, Kaeken.*

C'eſt lui couper le deſſous de la tête, à-meſure qu'on le jette dans la buche, & enſuite lui arracher les entrailles ou breüilles, & l'aprêter pour le mettre dans la caque.

CAQUEURS. *Kaakers.*

Ce ſont les matelots emploiez à caquer le harang. Ceux qu'on emploie à virer les funes ou hauſſiéres, ſe nomment *Spil-loopers;* & ceux qui ſaiſiſſent les filets s'apellent *Wandt-aanhaalders*, ou *Dom-beeſten.* Quelques-uns diſent Etêteur ou Ecaqueur, au-lieu de Caqueur.

CARACORE. *Karakor, Korkor, Korkurre.*

„C'eſt un bâtiment des Indes, dont les Habitans de l'iſle Borneo ſe ſervent „beaucoup: il va à la rame pendant le calme, ou lors-qu'il fait peu de vent. „Les rameurs ſont aſſis ſur une galerie de roſeaux qui regne autour: le „dernier eſt juſques dans l'eau, & ils ont chacun leur fléche & leur arc à „leur côté. Ces bâtimens, bien-loin d'avoir du relevement, baiſſent à l'a„vant & à l'arriére. Lors-qu'il vente, on y met des voiles de cuir. Ils „portent cent-cinquante & juſqu'à cent-ſoixante & dix hommes. Ils n'ont „de bordages, ou de planches, que quatre ou cinq de chaque côté de la „quille. Ils ſont aigus. L'étrave & l'étambord demeurent tout-découverts „au-deſſus du bordage de planches. Sur ces bordages il y a de petits bar-

„rois,

„rots, qui ſont ſaillie ſur l'eau, ſelon la largeur qu'on veut donner au „bâtiment, & l'on couvre ces barrots de roſeaux; ce qui ſert d'un pont „qui s'étend juſques au bout de l'élancement que les barrots font. Ces „roſeaux ont environ l'épaiſſeur d'un bras.

„C'eſt ſur l'élancement de ce pont, qui fait de chaque côté comme une „galerie, que ſont les rameurs, & il y a entre chaque rang de rameurs „une ouverture aſſez grande, pour donner lieu au mouvement de la pagaie, „ou rame. On proportione les rangs des rameurs à la grandeur du bâti- „ment: chaque rang eſt ordinairement de dix ou douze hommes. Les pa- „gaies ſont compoſées de palettes plates avec des manches courts; elles „ſont toutes égales, & fort legéres. Il y a quelquefois un rang de ra- „meurs en-dedans du bordage. C'eſt en chantant, en battant la caiſſe, „ou en joüant de quelque inſtrument de muſique, qu'on commande aux „rameurs ce qu'ils ont à faire; & ils ſe réglent par-là pour la maniére dont „ils doivent ramer.

„Le bâtiment flote ſur l'eau, & vogue par le moien du pont de roſeaux, „dont la ſaillie ſe trouve ſur la ſurface de l'eau, & ſans laquelle le Ca- „racore, étroit comme il eſt, ne manqueroit pas de ſe renverſer. L'a- „vant ne s'élève point au-deſſus du bordage de planches.

„Les gens de l'équipage chantent, battent la caiſſe, ou joüent des inſtru- „mens tour-à-tour, & ſe répondent les uns aux autres. Quelquefois les „ſaillies, ou galeries du pont, deſcendent depuis le haut du bâtiment, en „talus ſur l'eau, & alors on ne peut ramer du dedans du vaiſſeau.

CARAMOUSSAL, Caramouſſal, Caramouſſaux. *Karmoeſſaal.*

C'eſt un vaiſſeau marchand de Turquïe, conſtruit en huche, c'eſt-à-dire, qu'il a la poupe fort haute. Cette ſorte de bâtiment n'a ni miſéne, ni perroquets que le ſeul tourmentin, & porte ſeulement un beaupré, un petit artimon & un grand mât. Ce mât avec ſon hunier s'élève à une hauteur extraordinaire, & il n'a que des galaubans & un étai, répondant, de l'extrémité ſupérieure du mât de hune, à la moitié du tourmentin. Sa grande voile porte ordinairement une bonnette maillée.

CARANGUER. Carangueur. *Swerven. Swerver.*

C'eſt un terme dont les matelots du païs d'Aunix ſe ſervent, pour dire, Agir. Ce Maître eſt un grand carangueur, c'eſt-à-dire, qu'il eſt agiſſant.

CARAQUE, Carraque. *Kraak, karak.*

C'eſt le nom que les Portugais donnent aux vaiſſeaux qu'ils envoient au Brezil, & aux Indes Orientales. Ils les apellent Naos, par excellence, comme qui diroit abſolument Navires. Ce ſont de très-grands vaiſſeaux ronds & de combat, plus étroits par le haut que par le bas, qui ont quelquefois ſept ou huit planchers, & ſur leſquels on peut loger juſques à deux mille hommes. Ils ſont peu en uſage préſentement; mais on s'en ſervoit autrefois auſſi-bien en guerre qu'en marchandiſe. La Caraque étoit du port de deux mille tonneaux, c'eſt-à-dire de quatre millions de livres. Les Chevaliers de Rhodes s'en ſont auſſi ſervis. Les Portugais ont une coutume, que les caraques qui viennent des Indes Orientales, ne peuvent mener de chaloupe, ni autre barque de ſervice en-decà de l'iſle de Sainte Héléne, auquel lieu ils les coulent à fond, afin d'ôter toute eſpérance à l'équipage de ſe ſauver.

La plus fine porcelaine de Hollande, s'apelle *Kraak porcelein*, parce-que les premiéres porcelaines ſont venües dans les caraques, & que celles qui ſont venües les premiéres ſe trouvent toujours les plus fines; cette ſorte de marchandiſe aïant peu-à-peu diminué de beauté comme de prix, ainſi qu'il arrive dans la plupart des marchandiſes qui ſe fabriquent. Les Caraques ſont auſſi de grands vaiſſeaux de charge.

„La capacité des caraques conſiſte plus dans le creux qu'elles ont, que dans „leur longueur, ou leur largeur.

„Cette profondeur des caraques, & la maniére dont elles ſont conſtruites, „fort foibles d'échantillon, les rendent ſujettes à ſe renverſer, comme le „marque Linſchot, qui dit qu'il y en eut une devant Goa, qui ſe renverſa, étant en charge, & qui périt. Il eſt vrai que quand elles ſont toutes-chargées, elles ne courent pas beaucoup plus de riſque que les autres „vaiſſeaux, parce-que le grand poids qui eſt dedans, les ſoutient.

CARACON. *Een kleine Kraak.*

C'eſt une petite Caraque, ou vaiſſeau renforcé.

CARAVANE. *Caravana, Caffila, of Geſelſchap van reiſende Turken.*

C'eſt un mot Turc, qui ſignifie une troupe de voïageurs Marchands, ou Pélerins, ſoit par mer, ſoit par terre. Ils s'aſſemblent dans les païs du Levant, pour marcher de compagnie, & traverſer les deſerts & les mers, avec une eſcorte pour plus de ſureté. Il y en a quatre différentes qui vont tous les ans à la Mèque, viſiter le ſépulcre de Mahomet. La premiére part de Damas, où les lé Pélerins de l'Aſie & de l'Europe ſe trouvent. La ſeconde part du Caire, qui ſert pour les Mahométans de Barbarie. La troiſiéme part de Zibith, place ſitüée à l'embouchure de la mer Rouge, où ceux de l'Arabie & des Indes s'aſſemblent. La quatriéme part de Babilone de Chaldée, où les Perſans & les Indiens ſe trouvent. Quelquefois il y a juſqu'à ſoixante & dix mille Pélerins. Comme la Caravane qui va par mer d'Aléxandrie à Conſtantinople, a été ſouvent enlevée par les Chevaliers de Malte, on s'eſt ſervi de ce mot, pour ſignifier les premiéres courſes que les Jeunes Chevaliers font contre les Turcs; ou plutôt pour toutes les Campagnes de mer que les Chevaliers font contre les Pirates, & les ennemis de la Religion, afin de parvenir aux Commanderies & aux dignités de l'Ordre. On les apelle auſſi Caravanes, parce-qu'ils croiſent ordinairement les mers, où paſſent les caravanes des Turcs.

ALLER en Caravane. *Op de Turken gaan kruiſſen.*

FAIRE une Caravane. *Een zee-togt tegen de Turkēn doen.*

C'eſt faire une campagne ſur mer, en allant croiſer ſur les Turcs.

CARAVELLE. *Karvel.*

C'eſt un petit bâtiment Portugais, à poupe quarrée, rond de bordage & court de varangue. Il porte juſqu'à quatre voiles latines, ou à oreilles de liévre, outre les bourſets & les bonnettes en étui. Ces voiles latines ſont faites en triangles. Cette ſorte de bâtiment n'a point de hune, & le bois qui traverſe le mât eſt ſeulement ataché près de ſon ſommet. Le bout d'embas de la voile n'eſt guéres plus élevé que les autres fournitures du vaiſſeau. Au plus bas il y a de groſſes piéces de bois comme un mât, qui ſont vis-à-vis l'une de l'autre, aux côtés de la caravelle, & s'amenuïſent peu-à-peu en-haut. Les Caravelles ſont tenües pour vaiſſeaux les meil-

leurs

leurs voiliers qui ſoient ſur la mer: elles ſont ordinairement du port de ſix-à-ſept-vingts tonneaux. Les Portugais ſe ſervent de ces vaiſſeaux en guerre, pour aller & venir en plus grande diligence ; car ils les font tourner facilement, lèvent & ſerrent leurs voiles, & reçoivent le vent comme il leur plaît. Le premier qui s'en ſervit pour les Indes & l'Ethiopie, fut Vaſco de Gama.

CARCASSE de navire. *Lijk.*

C'eſt le corps d'un vaiſſeau, qui n'eſt point bordé, & dont toutes les piéces de dedans paroiſſent au côté comme les os d'une carcaſſe.

CARE'NAGE, Cranage, Cran. *Een plaats bequaam om te kielen, Een werf om ſcheepen te lappen en kalfaateren.*

C'eſt un lieu commode, proche du rivage de la mer, pour donner la caréne à des vaiſſeaux. On dit, Cranage, par corruption.

CARE'NE, Quille. *Kiel.*

C'eſt une longue & groſſe piéce de bois, ou pluſieurs piéces miſes bout-à-bout l'une de l'autre, & qui regnent par-dehors, dans la plus baſſe partie du vaiſſeau, de proüe à poupe, afin de ſervir de fondement au navire. On prend ſouvent le mot de Caréne plus généralement, & on entend par-là toute la partie du vaiſſeau qui eſt compriſe depuis la quille juſqu'à la ligne de l'eau; & de-là vient qu'on dit, Caréner un vaiſſeau; Donner la caréne à un vaiſſeau, & Mettre un vaiſſeau en caréne, pour ſignifier qu'on donne le radoub au fond du bâtiment.

CARE'NE, Cran. *De Kalfaatering van 't onderſte eens ſchips.*

C'eſt le travail qu'on fait pour calfater & radouber un vaiſſeau, dans ſes œuvres vives, ou qui vont ſous l'eau.

CARE'NER, Donner la caréne à un vaiſſeau, Mettre un vaiſſeau en caréne, Mettre un vaiſſeau en cran, Carner. *Kielen, Kiel-haalen om te kalfaateren, verſtellen, en ſchoon-maaken.*

En ce ſens général, c'eſt donner le radoub à un vaiſſeau; & parce-que les Charpentiers, pour venir à bout de ce travail, mettent le navire ſur le côté, l'apuïant ſur un ponton, afin qu'il leur préſente le flanc, le vulgaire des matelots a nommé cela, par corruption, Mettre un vaiſſeau en cran: car ce mot de Cran n'eſt autre que celui de Caréne qu'ils ont eſtropié, faute de bïen articuler Caréne. Les navires de guerre reçoivent la caréne, ou les œuvres de marée, au-moins de trois ans en trois ans; & il n'y faut pas épargner le chaufage: ils ont la demie-caréne chacune des années qu'ils ne doivent point être carénez; & ils ſont calfatez, braïez, & enduits de courroi, ſur toutes les parties qui en ont beſoin.

DEMIE-Caréne. *Kieling met de kimme in 't waater, Half-Kieling.*

Cela ſe dit lors-qu'en voulant caréner un vaiſſeau, on ne peut travailler que dans la moitié de ſon fond, par-dehors; & qu'on ne peut joindre juſques vers la quille.

CARE'NE entiére. *Kieling met de kimme uit het waater, Heele Kieling.*

C'eſt quand on peut caréner tout un côté juſques à la quille.

CARGAISON, Carguaiſon. *Laading, Cargaiſoen.*

C'eſt le chargement du vaiſſeau; & toutes les marchandiſes dont il eſt chargé font enſemble & compoſent la cargaiſon entiére du bâtiment. Nous avons beaucoup perdu ſur toutes les carguaiſons qui nous ſont venües

de Lisbonne. On entend auſſi par le mot de Cargaiſon, la facture des marchandiſes qui ſont chargées dans un vaiſſeau marchand.

CARGAISON. *Laading.*

C'eſt auſſi l'action de charger. Pendant toute cette cargaiſon, il demeura toujours à notre bord.

CARGUE, Cargues. *Gy-touw, Gy-touwen, Gyen, Gorden.*

On apelle ainſi toute ſorte de manœuvre qui ſert à faire aprocher les voiles près des vergues, pour les trouſſer & les relever, ſoit qu'on ait deſſein de les laiſſer en cet état, ou qu'on veüille les ſerrer. Les cargues ſont diſtinguées en cargues-point, en cargues-fond, & en cargues-bouline. Il faut remarquer que quoi-que l'on diſe une Cargue, au féminin, ce mot devient maſculin lors-qu'il eſt joint avec un autre. On dit donc, le Cargue-point, le Cargue-bouline &c.

CARGUES d'artimon. *Beſaans-Gy-touwen.*

Quand on parle de ces ſortes de cargues, on dit, les Cargues du vent, & les Cargues deſſous le vent; les unes ſont du côté d'où le vent vient, & les autres du côté opoſé.

METTRE les baſſes voiles ſur les Cargues, Mettre les huniers ſur les Cargues. *De onder-zeilen op gyen, De mars-zeils in de bandt, of in de gy ſetten.*

Cela ſe dit lors qu'on ſe ſert des cargues, pour trouſſer les voiles par embas.

CARGUE-à-vüe. *Mal-reep, Marl-reep, Marl-touw.*

C'eſt une petite manœuvre paſſée dans une poulie, ſous la grande hune, & qui eſt frapée à la ralingue de la voile, pour la lever lors qu'on veut voir par-deſſous. Cette manœuvre n'eſt d'uſage que dans de certains vaiſſeaux.

CARGUE-bas, Cale-bas. *Rakke-taalie.* Voiez, Cale-bas.

CARGUES-bouline, Contre-fanons. *Nok-gordingen.*

Ce ſont des cordes, qui ſont atachées, ou amarrées, au milieu des côtés de la voile, vers les pattes de la bouline, & elles ſervent à trouſſer les côtés de la voile.

CARGUES-point, Tailles de point. *Gy-touwen, Gorden.*

Ce ſont des cordes qui étant amarrées aux angles, ou points du bas de la voile, ſervent pour la trouſſer vers la vergue, en telle ſorte qu'il n'y a que le fond de la voile qui reçoive le vent.

CARGUES-fond, Tailles de fond. *Buik-gordingen, Buik-touwen, Buik-gorden.*

Ce ſont des cordes amarrées au milieu du bas de la voile, & c'eſt par le moien de ces cordes qu'on en relève ou trouſſe le fond.

CARGUES de hune. Voiez, Retraites de hunes.

TENIR les voiles ſur les cargues. *De zeilen in de bandt houden.*

METTRE les perroquets à demi ſur les cargues. *De bram-zeils los in de Gy laaten vallen, of waaijen.*

C'eſt les mettre en banniére.

CARGUER. Carguer la voile; Bourcer la voile. *'t Zeil in de bandt ſetten, opgijen, opgeiden; Zeil minderen, opwinden; De gy-touwen op 't zeil brengen.*

C'eſt la trouſſer & l'accourcir par le moien des cargues qui la lèvent en-haut, & qui l'aprochent de la vergue juſques à mi-mât, ou juſqu'au tiers

du

du mât, plus ou moins, ſelon qu'on veut porter plus ou moins de voiles, aïant égard à la force du vent, & à la diligence qu'on veut faire. Trouſſer la voile entiérement c'eſt la ferler, ou la mettre en fagot, & quand elle n'eſt ni ferlée, ni carguée, cela s'apelle, Mettre la voile au vent, ou la mettre hors. Nos frégates carguérent leurs baſſes voiles, pour nous atendre.

CARGUER l'artimon. *De beſaan korten, of minderen.*

CARGUE le point de la voile qui eſt ſous le vent. *Gy op uw ly-ſchoot.*

CARGUER. *Op ſijn buik zeilen, Op zy zeilen, Hellen, Over zy hellen, Krengen.*

C'eſt pancher ſur le côté en naviguant.

CARGUER à ſtribord. *Een ſlag-zy over ſtuur-boord maaken.* Voiez, Faux-côté.

CARGUER de l'arriére. *Hielen.*

CARGUER de l'avant. *Voor-over-duiken, Bokken.*

CARGUEUR. *Bram-zeils-val-blok.*

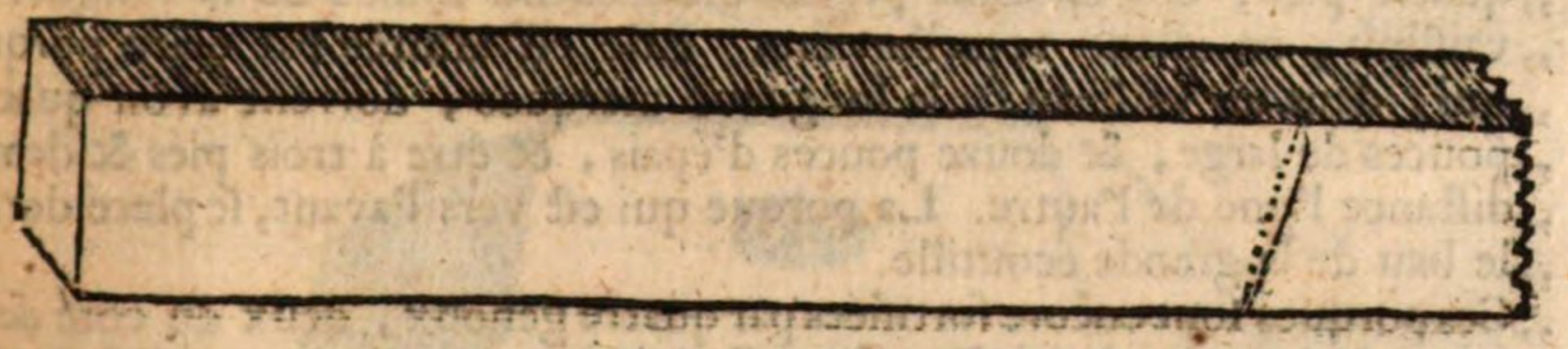
C'eſt une poulie qui ſert particuliérement pour amener & guinder le perroquet. On la met tantôt au tenon du perroquet, & tantôt à ſon chouquet, ou à ſes barres.

CARIE'. Bois carié. *Verwormt, of, Worm-ſteekig hout.*

Les Charpentiers apellent Bois carié celui qui eſt piqué des vers.

CARLINGUE, Calingue, Eſcarlingue, Ecarlingue, Contre-quille. *Kolſem, Kolſwijn, Saad-hout, Tegen-kiel, Bandt op de kiel.*

On apelle ainſi la plus longue & la plus groſſe piéce de bois, qui ſoit emploiée dans le fond de cale d'un vaiſſeau. Comme une piéce ne ſuffit pas, on en met pluſieurs bout à bout, & comme on poſe cette carlingue ſur toutes les varangues, elle ſert à les lier avec la quille, ce qui fait que quelques-uns l'apellent Contre-quille. Le pié du grand mât poſe deſſus.



„La Carlingue doit avoir l'épaiſſeur des deux tiers de celle de l'étrave. „Elle doit être plus large que la quille, à-cauſe que la carlingue du pié „du mât ſe poſe deſſus, & que le ſerrage y entre. Elle eſt jointe à la „quille par des chevilles de fer, & ſert à l'afermiſſement de tout le vaiſ„ſeau. On la peut nommer une Quille interne. Elle a fort ſouvent un „écart à l'avant.

„Les Charpentiers qui ont proportioné le vaiſſeau de cent-trente-quatre „piés de long, dont il eſt ſouvent parlé en ce livre, donnent neuf pouces „d'épaiſſeur à ſa carlingue, & deux piés quatre pouces de largeur; cinq „piés de long à ſon écart; deux pouces & demi d'épais aux bouts de l'é„cart.

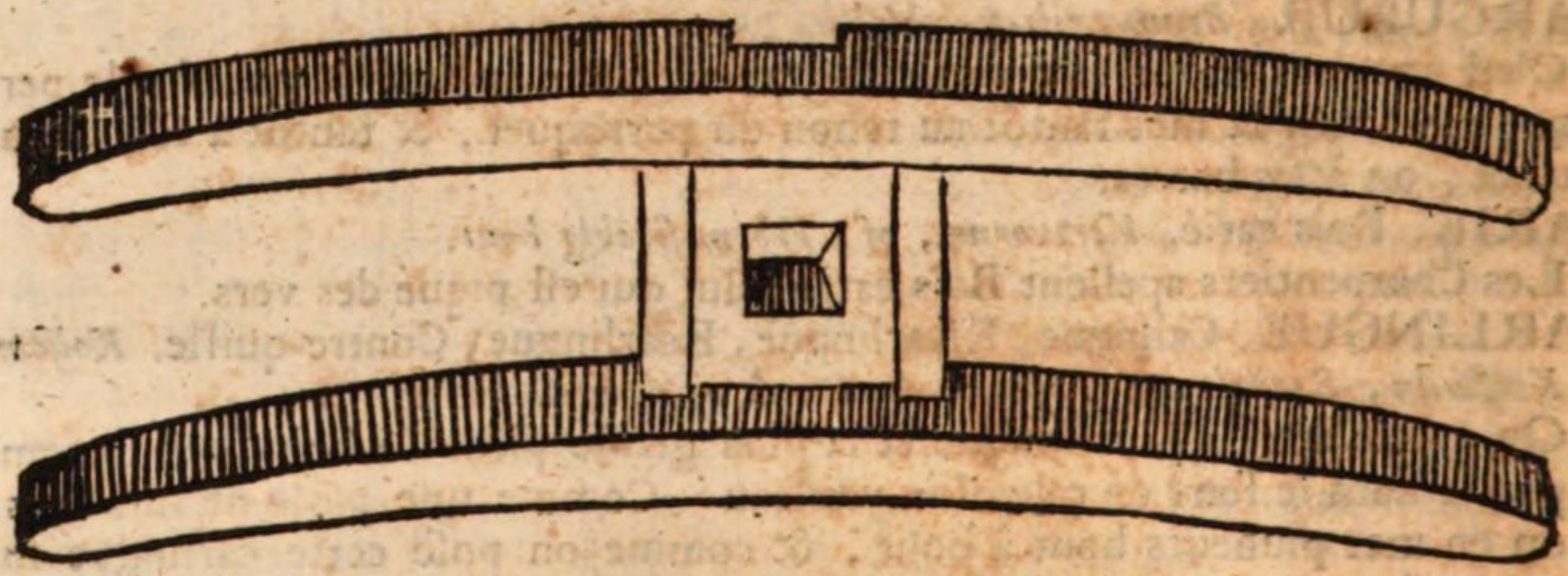
„La

„La Carlingue va en diminuant vers les bouts, tant à l'égard de la lar-
„geur, que de l'épaiſſeur. On met à chaque varangue, ou du-moins à u-
„ne de chaques deux varangues, une cheville de fer, à tête perdüe, qui
„paſſe au-travers de la carlingue & de la varangue, & entre dans la quil-
„le ſi avant, qu'il ne s'en faut qu'un pouce & demi qu'elle ne paſſe tout-
„au-travers; & lors qu'on met le vaiſſeau ſur le côté, on garnit le reſte
„du trou, par-dehors, de bouts de chevilles de bois, qu'on y fait entrer a-
„vec beaucoup de force, afin qu'il n'y paſſe point d'eau.
„On renforce la carlingue d'une autre piéce de bois, qu'on met deſſus, à
„l'endroit qui porte le pié du grand mât.

CARLINGUE, ou Ecarlingue de pié de mât. *Spoor*, *Spoor-balk*.

C'eſt la piéce de bois que l'on met au pié de chaque mât, qui porte auſſi ce nom.

„La grande Carlingue, *'t Groot Spoor*, ou l'Ecarlingue du pié du grand mât

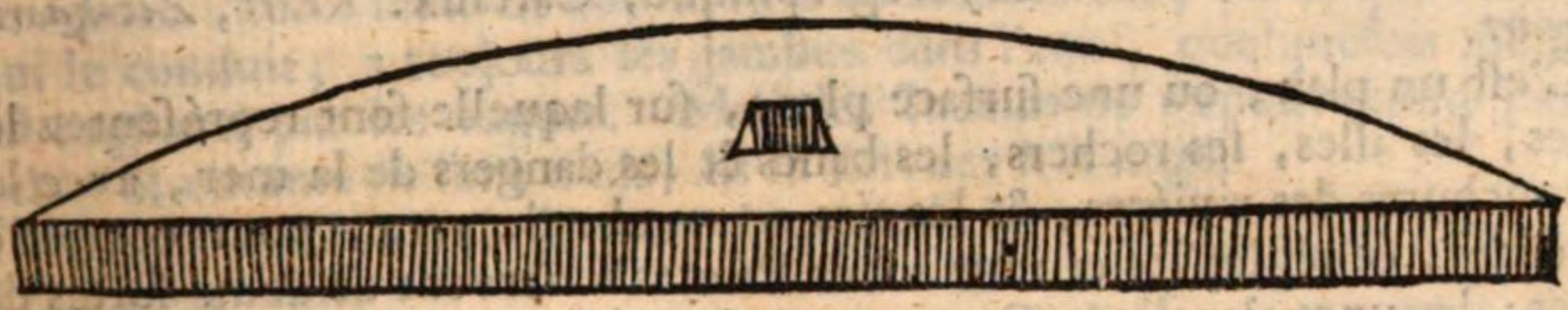


„ſe poſe droit ſur la contre-quille; &, dans un vaiſſeau de cent-trente-
„quatre piés, elle eſt à ſix piés de diſtance du milieu de la longueur du
„vaiſſeau, en allant vers l'arriére. Elle eſt aſſurée par deux porques,
„qui, dans un vaiſſeau de la longueur marquée, doivent avoir quatorze
„pouces de large, & douze pouces d'épais, & être à trois piés & demi de
„diſtance l'une de l'autre. La porque qui eſt vers l'avant, ſe place derriére
„le bau de la grande écoutille.
„Ces porques ſont encore fortifiées par quatre genoux, deux du côté de l'a-
„vant, & deux du côté de l'arriére: ils doivent avoir dix pouces d'épais, & ils
„ſont par le bas de la même largeur que les porques: leurs branches inférieures
„ont huit piés de long, & leurs branches ſupérieures ſept piés: celles-ci ſont
„moins épaiſſes de deux pouces que celles d'embas. De chaque côté de la
„contre-quille on met un billot ou taquet, pour ſuporter l'avance que la
„carlingue fait au-delà de la contre-quille, au-deſſus de laquelle il doit monter
„de la hauteur de quatre pouces, & il a quatre pouces d'epais par le haut. La
„largeur de la carlingue doit être de deux piés ſix pouces, & celle de la car-
„lingue du mât de miſéne doit être égale; l'épaiſſeur de l'une & de l'autre
„doit être de dix pouces. Le billot qu'on poſe ſur la contre-étrave, ſous
„la carlingue du mât de miſéne, doit avoir dix pouces d'épais; & à le
„prendre par le côté qui regarde l'avant, il eſt placé à la neuviéme partie

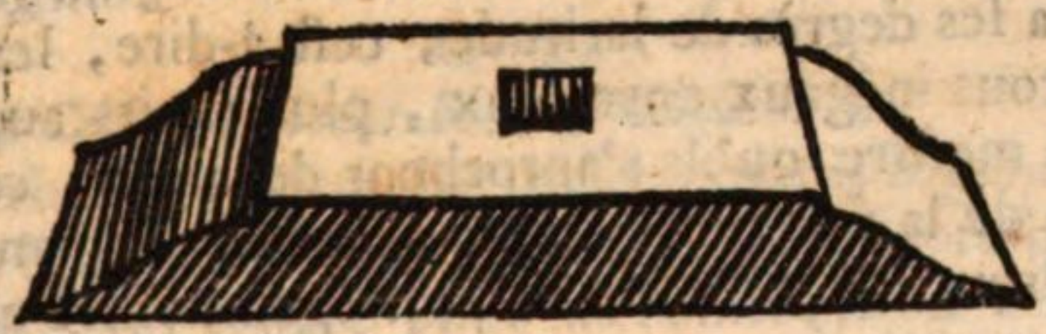
„de

„de la longueur du vaiſſeau, où eſt auſſi la carlingue du pié du mât. Il „reſte au côté du billot une partie de la piéce où le billot a été coupé, qui „fait comme une planche épaiſſe, qui monte avec le mât juſqu'au pont. „Les porques de la carlingue du mât de miſéne, doivent avoir douze pou„ces de large & dix pouces d'épais. Il y a quatre genoux au-deſſous, & „deux au-deſſus, qui ont dix pouces de large & neuf pouces d'épais: leurs „branches ont ſept pouces de long. La carlingue du mât d'artimon, qui, „dans le vaiſſeau ci-deſſus ſpécifié, eſt placée à la cinquiéme partie du vaiſ„ſeau, priſe de l'arriére, doit avoir quatorze pouces de large, & dix pouces „d'épais.

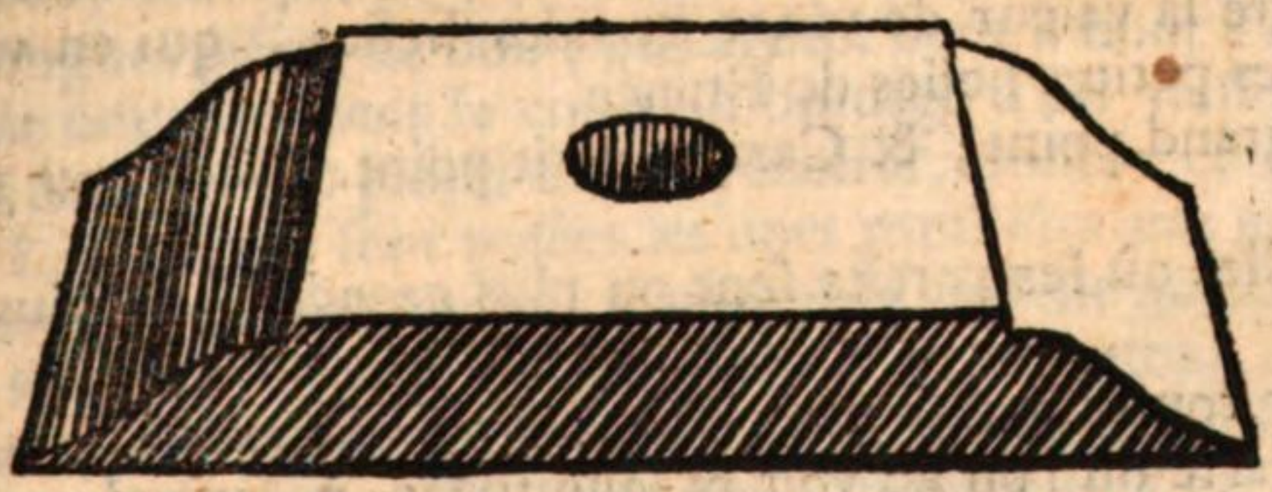
LA Carlingue du pié du mât de miſéne s'apelle en Flamand. *'t Fokke-ſpoor;*



ET celle du pié du mât d'artimon. *'t Beſaans-ſpoor.*



CARLINGUE de Cabeſtan. *Spil-ſpoor, Spil-bedde.*



CARLINGUE de cabeſtan arquée, & cousüe au pont. *Een gehangen of geboogen Spil-ſpoor. De Boog van een gehangen ſpil.*

C'eſt lors que le pié du cabeſtan ne deſcend pas juſques ſur le pont, on lui fait une carlingue courbée, dont les deux bouts ſont atachez aux baux, & le pié du cabeſtan entre dans ſon arc, qui eſt ſuſpendu. *Sijn voet ſtaat veeltijdts onder op een boog.*

CARLINGUE de Bittes. *Beeting-ſpoor.*

CARREAU, Carreaux. *Barrighouten.* Le nom de Carreau ſe donne en géné-

général à toutes les ceintes, ou préccintes ; mais il ſe donne auſſi bien-ſouvent en particulier à la Liſſe de vibord, qui eſt la plus haute de toutes les préceintes, & qui forme l'embelle, Voiez. Ceintes, & Liſſe de vibord.

CARREAU de chaloupe. *Barghout van een ſloep.*

Ce ſont les piéces de bois qui font le haut des côtés d'une chaloupe.

CARRET. Fil de carret. *Stoot-gaaren.*

C'eſt un fil tiré de l'un des cordons de quelque vieux cable coupé par morceaux : on s'en ſert dans les vaiſſeaux quand on veut racommoder quelque manœuvre rompüe.

CARTAHU. *Een Garnaat.*

C'eſt une manœuvre qu'on paſſe dans une poulie, au haut des mâts, & qui ſert à hiſſer les autres manœuvres, ou quelque autre choſe.

CARTE marine, Carte Hydrographique, Cartaux. *Kaart, Zee-kaart, Pas-kaart.*

C'eſt un plan, ou une ſurface plane, ſur laquelle ſont repréſentez les côtes, les iſles, les rochers, les bancs & les dangers de la mer, avec les embouchures des riviéres, & les airs ou rumbs de vent, pour compaſſer les routes, & régler les eſtimes. Les Pilotes ſe ſervent de deux ſortes de cartes : les unes s'apellent Cartes au point réduit ; & les autres, Cartes au point plat, dont on parlera ci-après, auſſi-bien que des Cartes au grand point & au petit point.

CARTE Réduite, Carte au point réduit. *Een waſſend-graadige Kaart.*

C'eſt celle qui a ſes degrès de latitude, ceſt-à-dire, les degrès qui courent Nord & Sud, tous inégaux entre eux, plus petits auprès de l'Equateur, & plus-grands à meſure qu'ils s'aprochent des poles ; ce qui vient de la diverſe projection de la ſphére ſolide ſur un plan. Quant aux degrès de longitude, qui courent Eſt Oüeſt, ils ſont égaux entre eux.

CARTE plate, ou au point commun. *Een gelijk-graadige Kaart.*

C'eſt celle qui a les degrès de longitude & de latitude égaux, ce qui eſt défectueux, & contre les principes de la Géometrie. Mais ſi elles ſont faites pour de petites diſtances, l'erreur n'eſt pas ſenſible. On donne à chaque degré la valeur de vingt grandes lieües, qui en valent vingt-cinq & trente des petites lieües de France.

CARTE à grand point, & Carte à petit point. *Kaart met groot of met klein beſtek.*

Ce ſont celles où les parties ſont ou plus grandes, ou plus petites qu'à une autre.

CARTE par routes & diſtances. *Een kaart ſonder graadt.*

C'eſt une carte où l'on ne voit ni longitudes, ni latitudes marquées, & où il n'y a qu'une échelle des lieües, avec les rumbs de vent, pour compaſſer les routes & régler les eſtimes. On ne s'en ſert que ſur la Méditerranée.

CARTE bien marquée, & Carte mal marquée. *Een Kaart die wel of qualijk geteekent is.*

Ce ſont les cartes où les terres, bancs &c. ſont bien ou mal ſitüez.

CARTON. *Zee-boek, Zee-atlas.*

C'eſt un livre *In folio*, qui contient pluſieurs Cartes marines.

CARTOUCHE. *Kardoes.*

C'eſt un rouleau creux, en forme d'étui, quelquefois de gros papier, de toile,

toile, de carton, ou de parchemin, où eſt envelopée la charge d'une arme-à-feu. On dit ſur mer, Gargouche, ou Gargouſle.

CATARACTES. *Waater-vallingen*, *Waater-vallen*.

Ce mot ſe dit d'une grande abondance d'eaux, qui tombent d'en-haut; d'où vient qu'on apelle Cataractes les ſauts que fait le Nil, lors-qu'il tombe de deſſus des rochers eſcarpez.

CATIMARON. *Katteamarouw*.

„C'eſt un bâtiment Indien, compoſé de ſix à huit piéces de bois traverſées „les unes dans les autres, en forme de loſange, & entretenües en la même „forme: un homme s'aſſied dedans, & rame avec une pagaie, qui a une „demie palette de chaque côté. Il y a, pour lui ſervir de ſiége, un fagot „de feüilles de coco, & quand il vente il met ce fagot debout pour ſervir „de voiles. Cette ſorte de bateau eſt fort incommode, parce-que l'homme „qui le conduit, a toujours les jambes dans l'eau, quelquefois même il „eſt englouti par les vagues. Mais les Indiens ne s'épouvantent pas de „cela; & comme ils ſont nuds, ils ſe ſauvent à la nage.

CATURI, CATHURI. Voiez, Almadie.

CATURS. *Cathurs*.

Ce ſont des vaiſſeaux de guerre de Bantam, qui ſont courbez & aigus par les bouts, & qui portent une voile tiſſüe d'herbes & de feüilles d'arbres.

CAYES. Voiez, Caies.

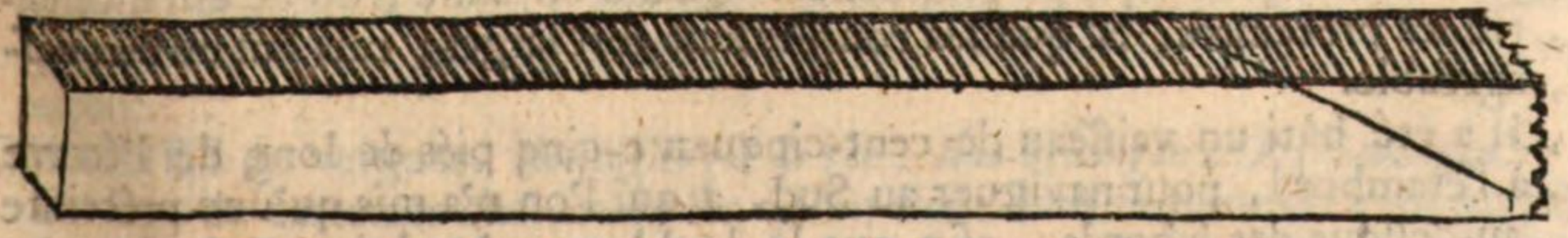
C E.

CE'DRE, Bois de Cédre. *Ceeder-boom*, *Ceeder-hout*.

C'eſt un grand arbre qui porte des grains comme le genévre, qui ſont gros & ronds comme les grains de mirte. Son bois eſt preſque immortel & incorruptible: il eſt très-propre pour la conſtruction des vaiſſeaux, & les Anciens s'en ſont beaucoup ſervis. Comme il eſt amer, & que les vers aiment les choſes douces, ils ne l'ataquent pas.

CEINTES, Perceintes, Préceintes, Chaintes, Carreaux, Liſſes. *Barghouten*, *Berghouten*, *Barrighouten*, *Stoot-kanten*, *Berkhouten*, *Banden om 't ſchip*.

Ce ſont de longues piéces de bois, qu'on met bout à bout l'une de l'autre, en maniére de ceinture, dans le corps du bordage d'un vaiſſeau, pour faire la liaiſon des membres & piéces de charpenterie, dont le corps du bâtiment eſt formé. Les ceintes ſont poſées les unes parallèles aux autres: les matelots y trouvent une commodité, lors-qu'ils veulent monter dans le vaiſſeau, ou le nétoïer. Il y a des Charpentiers qui mettent quelque diſtinction entre ces différens Cordons, ou Ceintes; car ils apellent Perceintes les trois plus baſſes Ceintes, & nomment Carreaux ou Liſſes celles qui ſont au-deſſus; & la Liſſe de vibord eſt la plus élevée. Voiez, Préceintes.



„Les Ceintes ſont ordinairement de trois ou quatre piéces, aſſemblées en „écarts

„écarts. Le plus ſouvent il y en a deux au-deſſous des ſabords, & deux „au-deſſus : quelquefois il y en a deux au-deſſous, ſans qu'il y en ait au- „deſſus.

„Les Ceintes font le même éfet en-dehors du vaiſſeau que les Serre-gou- „tiéres font en-dedans : les unes & les autres ſervent à lier & à afermir le „bâtiment. Les vaiſſeaux qui ont beaucop d'acaſtillage, ont plus de cein- „tes que les autres, & cela fait que les hauts ne paroiſſent pas ſi élevez qu'ils „ſont.

„Le nombre des Ceintes ſe régle par la grandeur du bâtiment.

„On fait ſouvent baiſſer encore les baſſes préceintes vers l'arriére, à-cauſe „des ſabords.

„La plus baſſe préceinte doit avoir d'épaiſſeur la moitié de l'étrave ; & de „largeur l'épaiſſeur entiére de l'étrave. Les ceintes qui ſont poſées plus „haut diminüent un peu par proportion. Mais lors-que les vaiſſeaux ont „cent-ſoixante & dix piés de long de l'étrave à l'étambord, ou au-deſſus „de cent-ſoixante & dix piés, on tient les préceintes de deux pouces plus „minces que la moitié de l'étrave.

„La plus baſſe préceinte d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés, ſe poſe „un pié huit pouces au-deſſous du premier pont. Quelques Charpentiers „lui donnent treize pouces de large, & ſix pouces & demi d'épais. La ſe- „conde préceinte ſe poſe deux piés cinq pouces au-deſſus de la plus baſſe ; „elle doit avoir ſix pouces d'épais.

„D'autres Charpentiers proportionent les ceintes par la longueur du vaiſ- „ſeau, & leur donnent douze pouces de large, quand le vaiſſeau a cent piés „de long. Par chaque dix piés que le bâtiment a au-deſſous de cent piés, „ils ôtent aux ceintes un demi-pouce de leur largeur ; & par chaque dix „piés que le bâtiment a au-deſſus de cent piés, ils ajoûtent aux ceintes un „demi pouce de largeur.

„Pour leur épaiſſeur, ils la font de la moitié de la largeur, ou un peu „moins.

„Preſque tous les grands vaiſſeaux ont deux couples, ou quatre préceintes, „au-deſſous des ſabords. Sous la belle, c'eſt-à-dire, à l'endroit où le vaiſ- „ſeau eſt le plus bas, la plus baſſe préceinte ſe doit trouver autant au-deſ- „ſous du gros du vaiſſeau, qu'elle a de largeur, ſelon le ſentiment de ces „mêmes Charpentiers ; & la ſeconde doit être placée au-deſſus de cette pre- „miére, à la diſtance de la largeur d'une ceinte & demie. Les fermures „qui ſont entre ces préceintes, & dans leſquelles les dalots ſont preſque „toujours percez, doivent avoir la même épaiſſeur que le franc-bordage qui „eſt deſſous. Que ſi le vaiſſeau a trois baſſes préceintes ; comme cela ſe „pratique quelquefois, la troiſiême doit deſcendre auſſi bas ſous la ſecon- „de, que la premiére eſt élevée au-deſſus, & la premiére peut bien être un „peu moins épaiſſe que la plus baſſe. Quand on laiſſe trop de diſtance en- „tre les préceintes, & que les couples ſont fort larges ; cela fait un éfet deſ- „agréable.

„Il a été bâti un vaiſſeau de cent-cinquante-cinq piés de long de l'étrave „à l'étambord, pour naviguer au Sud, à qui l'on n'a mis qu'une préceinte „au-deſſous des ſabords, afin que le doublage qu'on lui vouloit donner, „fût uni, & égal depuis le bas juſques au haut. Mais pour lui donner plus

„de

„de façons & de relevement vers l'arriére, à l'endroit où la préceinte com-
„mencoit à s'élever, & à paroître au-deſſus du doublage, on y mit un bout
„de préccinte au-deſſous. D'ailleurs tout le bordage fut fait de planches
„de ſix pouces d'épais; ce qui a fort bien réüſſi, & le vaiſſeau s'eſt trouvé
„très-bon, & s'eſt bien maintenu.

CEINTRAGE. Voiez, Cintrage.

CENSAL. Terme de Provence. Voiez, Courtier.

CENTRE de peſanteur. *Middelpunt des ſwaarheids.*

C'eſt un point d'un corps peſant, autour duquel ſes parties ſont tellement diſpoſées, que s'il eſt ſoutenu par ce point, & mis en telle ſituation qu'on voudra, les parties, qui ſont d'une part, n'ont ni plus ni moins de force pour deſcendre, que celles qui ſont de l'autre part; & qu'elles s'empêchent réciproquement de deſcendre.

CERCLES de pompe. *Beugels tot de pomp.*

Ce ſont deux cercles de fer, dont l'un eſt rond, qui embraſſe le haut de la pompe, pour l'empêcher de ſe fendre; & l'autre eſt quarré, qui ſert à joindre la potence à la pompe. Dans ce dernier il y a un autre petit cercle, qui en ſort, dans lequel entre le bout de la potence, *'t Oog daar de gek in komt.*

CERCLES de hune. *Mars-randen, Banden.*

Ce ſont de grands cercles de bois, qui font le tour des hunes par-en-haut.
„Autour des hunes on voir des cercles, qui ſervent à aſſurer les matelots,
„pendant qu'ils font leurs manœuvres ſur les hunes, où ils en ont beau-
„coup à faire; & ſans ces cercles ils pourroient facilement tomber. On
„tient les cercles plus bas vers l'avant qu'aux autres endroits, afin qu'ils
„ne raguent pas les cordages, & n'uſent pas les voiles: & pour empêcher
„cela on met encore des ſangles, ou tiſſus de bittord, tout-autour. Voiez,
„Hune.

CERCLES de boute-hors. *Lij-zeils beugels.*

Ce ſont des cercles doubles de fer, qu'on met au lieu des vergues où l'on paſſe les boute-hors, qui ſervent à mettre les voiles d'étui.

CERCLE d'étambraie de cabeſtan. *Beugel in de viſſcher.*

C'eſt un cercle de fer autour du trou de l'étambraie, par où le cabeſtan paſſe & tourne.

C H.

CHABLEAU. *Lijntje, Paard-lijn.*

C'eſt une longue corde moïennement groſſe, qui ſert à tirer & à remonter les bateaux ſur les riviéres.

CHAIE, ou Bélandre. Voiez, Bélandre.

CHAINE. *Keeten, Ketting.*

CHAINE de Port. *Ketting om een haven te ſluiten.*

Ce ſont pluſieurs chaînes de fer, ou quelquefois une ſeule, qui ſont tendües à l'entrée d'un port, afin que les vaiſſeaux n'y puiſſent entrer. Lorſque la bouche du port eſt grande, elles portent ſur des piles, d'eſpace en eſpace.

CHAINES de vergues. *Kettingen tot de ree, Raa-kettingen, Raas-vangen.*

Ce ſont de certaines chaînes de fer qu'on tient dans la hune du vaiſſeau, & dont on ſe ſert dans le combat à tenir les vergues, lors qu'il arive que le canon coupe les cordes ou manœuvres qui les tiennent.

CHAINES de chaudiére. *Kettingen tot de kombuis.*

Ce ſont auſſi des chaînes de fer qui ſervent à tenir la chaudiére où cuiſent les vivres de l'équipage, lors-qu'elle eſt ſur le feu.

CHALAND, ou Bac. *Een ſoort van een Praam.*

C'eſt un bateau plat, moïennement grand, dont on ſert pour amener à Paris les marchandiſes qui deſcendent par la riviére. Il ſe dit plus particuliérement des bateaux de la Loire, qui ſont legers, & qui vont ſouvent à la voile, qui ne ſont bâtis que de planches encouturées l'une ſur l'autre, jointes à des piéces de lieures, qui n'ont ni platbords, ni matiéres pour les tenir fermes. Ce ſont ceux qui viennent par le canal de Briare. Il y en a de douze toiſes de long, de dix piés de large, & de quatre piés de hauteur de bord. Ceux qu'on voit à Paris s'apellent auſſi Marnois, parce qu'ils ſont conſtruits vers la ſource de la Marne.

CHALINQUE. *Een Indiaanſche vaartuig ſonder ſpijkers getimmert.*

C'eſt un petit vaiſſeau des Indes, qui n'a des membres que dans le fond, & qui n'eſt guéres plus long que large : on ne ſe ſert point de cloux à le conſtruire, & les bordages de ſes hauts ne ſont couſus qu'avec du fil de carret fait de coco, autrement de l'étoupe de noix de palme.

La Chalingue, Chalinque, ou Chelingue, eſt un bateau plat par-deſſous, fait de planches cousües avec de petites cordes de coco; ils ſont fort legers, & hauts de bord : ils obéïſſent à la lame, laquelle ne les a pas plutôt jettez ſur le ſable, que les Négres deſcendent pour vous emporter ſur leurs épaules. Pluſieurs Oficiciers de Ponticheri, ou Povicheri, ſur la côte de Coromandel, vinrent dans des chelingues voir notre Commandant.

CHALOUPE. *Sloep, Chaloep, Boot.* Voiez, Bot.

C'eſt un bâtiment de mer, deſtiné au ſervice & à la communication des grands vaiſſeaux, ou pour ſervir à faire de petites traverſées ; quoi-qu'il y en ait auſſi qui en faſſent de grandes, & même des voiages de long cours. Chaque chaloupe deſtinée au ſervice des grands bâtimens, eſt équipée au-moins de trois matelots, du Maître qui la gouverne, *Sloep-meeſter*, ou *Stuurman ;* du Têtier qui tire la rame devant, *De voorſte ſloep-roeijer op de eerſte doft ;* & de l'Arrimier qui tire au milieu, *De middelſte doft-roeijer ;* & c'eſt ordinairemeut un Quartier-maître qui la commande.

„Les vaiſſeaux qui doivent aller à la mer, ſont pourvus d'une chaloupe, „ & s'ils doivent faire d'aſſez longs voiages, on y joint un canot. Chacun „de ces petits bâtimens a ſes uſages particuliers. La chaloupe, entr'au-„tres, ſert à porter l'ancre de toüeï, quand il la faut moüiller, & à por-„ter à bord les munitions, du leſte, & quelques autres choſes peſantes. „Le canot ſert à ceux qui veulent paſſer d'un bord à l'autre, & l'un & „ l'autre ſervent à ſauver les hommes & la cargaiſon, en cas de naufrage, „ou d'autre fortune de mer. On fait ordinairement les chaloupes auſſi lon-„gues qu'eſt large le vaiſſeau auquel elles doivent ſervir, à-moins que les „vaiſſeaux n'aïent de bau plus d'un quart de leur longueur : en ce cas on „ tient les chaloupes un peu plus courtes que le vaiſſeau n'eſt large; de-ſorte „qu'à proprement parler, la chaloupe doit avoir de longueur le quart du „navire. On la tient un peu plus large que le quart de ſa longueur; & on „lui donne de creux, à meſurer au haut, au-deſſus de la préceinte, un peu „moins que la moitié de ſa largeur.

„A l'a-

„A l'avant de la chaloupe il y a une poulie, ou un roüet, pour tirer l'an-
„cre, & quand il en eſt beſoin on met un cabeſtan au milieu, qu'on aſſure
„par le moien de deux courbatons qui ſont à chaque bord, à l'endroit où
„on le poſe. Les membres qui ſont ſur la ſole, ſont couverts de planches
„qui ne ſont point aſſujetties, hormis à l'endroit où l'on puiſe l'eau qui y
„entre, lequel demeure vuide.

VOICI le devis d'une chaloupe de trente-deux piés de long, de l'étrave à l'étambord, & de huit piés neuf pouces de large.

„La ſole doit être de vingt-cinq piés cinq pouces & demi de long, cinq
„piés trois pouces de large, & deux pouces d'épais. Les varangues doi-
„vent avoir trois pouces de large, & deux pouces d'épais; & être à un pié
„cinq pouces & demi de diſtance l'une de l'autre.

„L'étrave doit avoir ſix piés cinq pouces de haut, quatre piés neuf pouces
„de queſte, treize pouces de large par le haut, dix pouces par le bas,
„quatre pouces d'épais en-dedans, & trois pouces en-dehors par le bas.

„L'étambord doit avoir cinq piés neuf pouces de haut, un pié dix pouces
„de queſte, deux piés de large par le bas, & un pié par le haut; ſept pou-
„ces & demi d'épais en-dedans, & un pouce & demi en-dehors.

„La Chaloupe doit avoir deux piés trois pouces de creux, à prendre au-
„deſſous de ſon carreau; huit piés neuf pouces de large, à meſurer au mê-
„me endroit. Le taquet, ou bloc de la ſemelle doit être à onze piés de
„l'avant, auquel endroit elle doit avoir trois piés & demi pouce de creux,
„& huit piés deux pouces & demi de large. Au traverſin de l'avant elle
„doit avoir ſept piés huit pouces de large, & trois piés un pouce de creux;
„& à meſurer à demi pié de l'étrave, elle doit avoir ſix piés ſix pouces de
„creux.

„Les genoux doivent être à la diſtance de ſeize pouces l'un de l'autre, &
„doivent avoir trois pouces de large, & trois pouces & demi d'épais. Les
„blocs doivent être à la diſtance de ſix pouces l'un de l'autre, & à deux
„pouces de l'étrave.

„Le traverſin de l'avant doit avoir huit pouces de large, & trois pouces d'é-
„pais, & être à huit piés de l'étrave priſe en-dehors.

„La ſerre doit avoir douze pouces & demi de large, & un pouce un quart
„d'épais. Le virevaut eſt à un pié & demi du milieu du bâtiment, vers
„l'arriére, poſé dans la ſerre. Le banc du mât doit avoir trois pouces
„d'épais, un pié & demi de large, & treize pouces par les bouts, aïant un
„quart de rond au-devant, à ſon bord. Le trou où le mât entre, doit
„avoir ſix pouces & demi de largeur & ſix pouces de profondeur; & le trou
„du pié du mât, quatre pouces & demi: les planches du cornet doivent avoir
„un pouce d'épais.

„La carlingue doit avoir dix-huit pouces de large en ſon milieu, & douze
„pouces à ſon bout de l'arriére, avec deux pouces d'épaiſſeur. Il doit y
„avoir dix-huit genoux, & un derriére le bloc, faiſant dix-neuf en tout.
„Il y a une cheville de fer à chaque genou, qui paſſe au-travers du car-
„reau. La boucle ou anneau, qui eſt a l'étrave, & qui ſert à haler la
„chaloupe à bord, doit avoir ſept pouces & demi de largeur, ou de dia-
„métre.

„Le carreau doit avoir ſix pouces de large en ſon milieu, & quatre pou-

„ces

„ces d'épais; deux pouces & demi de large à l'arriére, & trois pouces d'é-
„pais, & un peu plus à l'avant, où il a deux piés de relevement, & il
„en a deux & demi à l'arriére. Le platbord doit avoir quatre pouces de
„large, & trois pouces d'épais. La planche du pourtour a un pouce d'é-
„pais, & de large entre les carreaux deux pouces & demi à l'arriére, &
„trois pouces un quart au milieu.

„Il doit y avoir ſept couples d'échomes, ſavoir cinq derriére le banc ou là
„toſte du mât, & deux devant; la diſtance entre les deux côtés, où ſont
„les échomes doit être de ſept pouces. Au côté du bloc de la ſemelle qui
„regarde l'avant, il doit y avoir une crampe, à laquelle l'hauban eſt a-
„marré. Le plus bas des gonds qui ſont à l'étambord, doit être ataché à
„un pié du talon, & le plus haut doit être ataché à treize pouces de la
„tête.

„Pour conſtruire les chaloupes, & autres ſemblables petits bâtimens, on
„ne ſe ſert que de petits pieux qu'on fiche en terre, afin de faire aprocher
„les bordages, ſans avoir recours aux tenailles. On fait des trous dans le
„fond des chaloupes, pour vuider l'eau quand elles ſont amarrées ſur le pont,
„& l'on boûche les trous, quand on veut les mettre à la mer.

„VOICI un autre devis. Une Chaloupe de quarante-deux piés de long, doit
„avoir neuf piés de large, & ſa ſole en doit avoir ſept; deux piés de creux
„ſous le carreau, & trois piés & demi dans le reſte. L'étrave doit avoir
„cinq piés un quart de hauteur, & ſix piés & demi de queſte. L'étam-
„bord doit avoir auſſi cinq piés & un quart, & deux piés de queſte. La
„barre d'arcaſſe doit avoir ſix piés de long.

„La chaloupe doit avoir un pié & un quart de relevement à l'avant, &
„deux piés & un quart à l'arriére. Les varangues doivent avoir trois pou-
„ces & demi de large, & trois d'épais. Les genoux doivent avoir trois
„pouces d'épais, & deux pouces dans les fleurs & ſur les varangues. Elle
„doit être bordée d'eſquain.

„Le grand mât doit avoir vingt-quatre piés de long: la vergue doit avoir
„douze piés & demi; la voile, vingt & un pié de chute; le mât d'avant,
„quinze piés & demi de long; la vergue, onze piés; & la voile, dix piés
„& demi de chute.

„LES Chaloupes qui vont à la pêche de Groenelande ſont longues & legé-
„res, & n'ont point de relevement: on les nage avec quantité d'avirons.
„Elles ont à l'avant une petite poulie, où l'on paſſe le cordage, lors-qu'on
„a tué la baléne. Elles ſont ſuifvées par le deſſous, & peintes de blanc.

„VOICI le devis d'une Chaloupe conſtruite pour aller aux iſles du Cap-vert.
„Elle a cinquante-cinq piés de long, de l'étrave à l'étambord, douze piés
„& demi de large, ſix piés & un quart de creux à la hauteur des dalots.
„L'étrave a huit piés & demi de haut, & l'arcaſſe cinq piés & demi. La
„liſſe de hourdi a cinq piés un quart de long. Les varangues ont cinq pou-
„ces d'épais de haut en bas, & ſont poſées à neuf pouces l'une de l'autre.
„Les allonges ont trois pouces & demi d'épais par le haut. L'étambord a
„neuf piés & demi de hauteur, perpendiculairement.

„ON peut bien donner de largeur à une chaloupe ſept, huit, ou neuf piés
„plus que le tiers de ſa longueur; & ſouvent la ſole même a de largeur le
„tiers de la longueur du bâtiment. Par chaque dix piés de long on a acou-
„tumé

„tumé de donner un pié de creux. On leur donne auſſi, à l'avant, vers „la toſte du mât, quatre pouces & demi de largeur, & un pouce de creux „plus qu'à l'arriére. Les carreaux ont de relevement à l'avant, vingt pou-„ces par le bas, & un pié à l'arriére joignant l'étambord.

DOUBLE Chaloupe. *Een dubbelde ſloep.*

C'eſt un petit bâtiment dont il y en a de pontez, & d'autres qui ont ſeulement des courcives.

CHALOUPE bonne de nage. *Een wel roeijende ſloep.*

C'eſt celle qui eſt facile à manier, & qui paſſe ou marche bien avec les avirons.

CHALOUPE bien-armée. *Een wel bemant ſloep.*

C'eſt celle qui eſt équipée du nombre des matelots qu'il faut pour la nager, & dans laquelle on a fait entrer la quantité des ſoldats qui ſont néceſſaires pour une expédition.

CHALOUPE à la toüe. *Sloep agter aan, Een ſleepende ſloep.*

C'eſt-à-dire, que la chaloupe eſt amarrée à bord du vaiſſeau, & qu'elle en eſt tirée lors-qu'il eſt ſous les voiles.

CHALOUPE en fagot. Voiez, Fagot.

RETIRER la chaloupe. *De boot aanhaalen.*

HALER la chaloupe à bord. *De boot inſetten.*

METTRE la chaloupe à la mer. *De boot uitſetten.*

QUAND il ne reſte plus que la grande ancre, il eſt tems de mettre la chaloupe à la mer. *Voor het uitterſte plegt-anker, het ſchip moet werden geruimt, en de boot uitgeſet.*

CHAMBRE de mortier. *De kaamer van een mortier.*

C'eſt un eſpace creux de la piéce, qui contient la poudre, & où va ſe terminer la lumiére.

CHAMBRES, Terme de fonderie. *Gallen en groeven.*

Ce ſont des vuides qui demeurent dans un canon qu'on a fondu, & où le métal n'a pas coulé.

CHAMBRE des Aſſurances. *Aſſurantie-of-Verſeekering-kaamer.*

C'eſt une Chambre qui fut érigée à Amſterdam l'an 1612. Voïez, Aſſurance.

CHAMBRE de Port. *Dokkie, Kom, Dok.*

C'eſt une partie du baſſin d'un port de mer la plus retirée & la moins profonde. C'eſt-là qu'on retire les vaiſſeaux deſarmez pour les reparer. Voïez, Baſſin, & Darſe.

„En Angleterre, où le flot monte pluſieurs piés ſur les côtes, on bâtit les „vaiſſeaux en des lieux bas, ceints de digues, & enfermez par des écluſes, „qu'ils ouvrent quand la conſtruction eſt avancée, & que le bâtiment eſt „en état d'être mis à l'eau; ainſi lors-que la marée vient, & qu'elle entre „dans la chambre, elle enlève le vaiſſeau de deſſus ſon chantier, & il ſe „trouve à flot ſans qu'on ait eu la peine de l'y mettre.

CHAMBRES des vaiſſeaux, Apartemens. *Kaamers.*

Ce ſont les lieux où couchent les Oficiers Majors. Ces apartemens ſont pratiquez à la poupe, ou à l'arriére du vaiſſeau.

CHAMBRE du Capitaine, ou Grande-chambre. *Kajuit.*

C'eſt celle qui eſt deſtinée pour loger le Capitaine. Dans les grands vaiſ-

ſeaux cette chambre eſt au-deſſus de celle du Conſeil; aux autres elle eſt ſur la ſainte-barbe.

„C'eſt-là l'apartement du Commandant. Elle eſt placée à l'arriére, parce-que „le mouvement ou balancement du vaiſſeau s'y fait le moins ſentir, & que „découvrant de-là plus facilement tout le navire, on voit comment les „voiles ſont manœuvrées, & ſi le vaiſſeau gouverne bien; outre que c'eſt „l'endroit à qui l'on peut donner le plus de largeur, ſans incommodité.

„Cette Chambre eſt ordinairement acompagnée de galeries, ou du-moins „de bouteilles, aux deux côtés. Dans les vaiſſeaux des premiers rangs on la „ſépare en deux. Quelquefois même, par le moien d'un petit degré qu'on „y met, on monte dans une eſpéce de petit cabinet pratiqué derriére la du- „nette. On fait deux portes à la chambre, quoi-qu'on ne ſe ſerve guéres „que de celle qui eſt à babord; mais il eſt beſoin d'y en faire deux, parce- „que dans un combat on y fait plus aiſément paſſer le canon, & qu'elles „fourniſſent encore d'autres facilités. Le plancher du haut de la chambre „éſt quelquefois parqueté à compartimens, & fort proprement peint.

„On fait juſqu'à trois pointes, en cul-de-lampe, ou en rond, ou d'une au- „tre figure, ſur la galerie, dont celle qui eſt au milieu eſt la plus haute; „& au-dedans, on y fait quelquefois un petit eſcalier à vis, pour monter „ſur les hauts.

„Autrefois les Hollandois faiſoient beaucoup d'ornemens & de ſculpture „aux vaiſſeaux. Ils y faiſoient même des tours à l'arriére, au-deſſus du „revers, auſſi-bien qu'aux côtés, & à chaque herpe proche de ſa liſſe. Ils „en faiſoient encore au milieu, ſur le tillac, & devant la dunette, qui étoient „fort grandes, & dont on ſe ſervoit comme de remparts, ſur leſquels on „mettoit de legéres piéces de canon.

„On fait de petites cheminées dans la chambre du Capitaine des vaiſſeaux „deſtinez pour la mer Baltique, ou-bien l'on y met des poëles. On y fait „auſſi de petites fenêtres, ou des couliſſes, afin de regarder par-là dans le „navire.

„Pour les autres fenêtres, on y en fait autant qu'on le juge à propos, & „on les fait preſque toujours ouvrir de bas en haut. On met des bancs à „l'arriére, qui ont une maniére de petits feüillets, a-cauſe que le balance- „ment les fait ſouvent pancher.

„Lors-qu'il y a beaucoup de revers, ou de ſaillie à l'arriére, on eſt obligé „de faire un trou, dans la chambre du Capitaine, pour y paſſer le gou- „vernail, quand on le veut mettre à ſa place; mais enſuite on referme l'ou- „verture.

„On peut voir les proportions des barrots de la Chambre du Capitaine, „ſous le mot Bau. Les courbatons qu'on y met entre les allonges, dans „un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, doivent avoir cinq piés de „long, & les branches ſupérieures, qui courent ſous le pont, douze piés „& demi.

„La ſerre-goutiére doit avoir un pié cinq pouces de large, & trois pouces „d'épais.

„Les lattes doivent avoir deux pouces & demi d'épais, & trois pouces & „demi de large: il y en doit avoir trois entre chaque barrot.

„Le fronteau de la chambre eſt auprès du mât d'artimon. La porte qui „eſt

„eſt à babord, doit être à quatre piés du bord du vaiſſeau, & avoir quatre „piés de large par le bas, & trois piés neuf pouces par le haut. Dans les „flûtes, la porte qui ouvre ordinairement, ſe place preſque toujours à ſtr.- „bord. Les montans des portes doivent avoir quatre pouces de large, & „trois pouces d'épais; les traverſes du fronteau, deux pouces de large, & „un pouce & demi d'épais; les planches doivent être d'un pouce d'épaiſ- „ſeur. Chaque porte doit avoir trois barres, & une ſerrure à la barre du „milieu.

CHAMBRE, Grande-Chambre. *Groote Kajuit.*

C'eſt celle qui eſt priſe ſur l'arriére du ſecond pont.

CHAMBRE du Conſeil, ou Chambre des Volontaires. *Krijgs-raadt-plaats, Raadt-kaamer.*

C'eſt un des apartemens de la poupe des grands vaiſſeaux de guerre. Elle eſt ſur le ſecond pont, & au-deſſus de la ſainte-barbe. Le corps de garde eſt devant la chambre du Conſeil, ainſi nommée parce-qu'on y tient le Conſeil.

CHAMBRE du Chirurgien Major. *De kaamer van den Opper-heel-meeſter.*

CHAMBRE des Canoniers, ou Sainte-barbe. Voïez, Sainte-barbe, ou Barbe.

CHAMBRE de l'Aumônier, du Maître Canonier. Voïez, Loge.

CHAMBRE aux voiles. *Zeil-kaamer.*

C'eſt le lieu où l'on met les voiles que l'on porte pour en changer au beſoin. Il faut ſouvent viſiter la chambre aux voiles, & prendre garde que tout y ſoit bien ſec, & que les rats ne mangent pas les voiles.

CHAMBRE ſous le château d'avant. *Kot.*

„C'eſt une chambre qu'on pratique ſous le château d'avant, dans les vaiſ- „ſeaux qui n'ont que deux ponts, & qui eſt ſuſpendüe entre le bas & le „haut pont, en-ſorte que le haut pont eſt à-peu-près au milieu de la hau- „teur de la chambre, ou un peu plus haut.

CHAMBRE aux cables. Voïez, Foſſe aux cables.

CHAMBRE d'écluſe. *Kom, Kaamer, Kolk.*

C'eſt un eſpace de canal compris entre les deux portes d'une ecluſe.

CHAMBRE', Canon Chambré. *Een ſtuk geſchuts met kaamers.*

C'eſt un canon qui n'a pas été bien fondu, & qu'il eſt dangereux de tirer, à-cauſe des fentes & crevaſſes qui ſont en-dedans, & qui pourroient le faire crever.

CHAMEAU. *Kameel.*

„C'eſt un grand & gros bâtiment, dont l'invention a été trouvée à Amſ- „terdam, il y a environ vingt-cinq ans, pour enlever un vaiſſeau & le „faire paſſer ſur le Pampus à l'embouchure de l'Y. Par le moien de cette „eſpéce de machine, qui a été apellée Chameau, parce-qu'elle eſt fort lour- „de, & à-cauſe de ſa force, on enlève un vaiſſeau juſqu'à cinq ou ſix piés „de haut. Sa conſtruction eſt à plates varangues. Il a cent-vingt-ſept piés „de long, vingt-deux piés de large par un bout, & treize piés par l'autre „bout; onze piés de creux par un bout, & treize piés & demi par l'autre „bout. Un des côtés de cette machine, a les mêmes façons à l'avant & à „l'arriére qu'un autre vaiſſeau; mais de l'autre côté elle eſt preſque droi- „te, & tombe un peu en-dehors. Le fond de cale eſt ſéparé d'un bout à

„l'autre, par un fronteau bien étanché, & où l'eau ne peut paſſer. Cha-
„que côté eſt auſſi ſéparé en quatre parties, par trois fronteaux auſſi étan-
„chez, ſi-bien qu'il y a huit eſpaces ſéparez l'un de l'autre, dans une par-
„tie deſquels on peut laiſſer entrer l'eau, & on peut la pomper dans les
„autres, & par ce moien tenir le chameau en équilibre. Outre cela il y
„a en chaque eſpace ou retranchement une dale bien étanchée, par laquelle
„on y fait entrer l'eau, & qu'on boûche avec un tampon: il y a auſſi deux
„pompes, pour pomper l'eau qu'on y a fait entrer. Il y a dans le bâti-
„mens vingt tremües, qui paſſent du tillac au fond du vaiſſeau, par où l'on
„fait paſſer des cordes de neuf pouces de circonférence, leſquelles ſortent
„par les trous qui ſont aux bouts de ces tremües, & embraſſant la quille
„ vont paſſer dans un autre Chameau, qui eſt au côté du premier. Ces
„cordes ſe virent par le moien des vindas qui ſont ſur le pont, auprès de
„chaque tremüe, & qui ſervent à roidir les cordes. Le vaiſſeau qu'on
„veut enlever étant paſſé ſur les cordes, entre les deux Chameaux, on
„pompe toute l'eau, & par ce moien les Chameaux devenus plus legers
„s'élèvent ſur la ſurface de l'eau, & flotent plus haut qu'ils ne faiſoient lors-
„qu'ils étoient plus pleins; & ils élèvent avec eux le vaiſſeau qui eſt ſur
„les cordes, qu'on fait roidir en même tems par les vindas, de-ſorte que
„le vuide des chameaux qu'on pompe, & la manœuvre qu'on fait avec les
„vindas, concourant en même tems, le vaiſſeau eſt comme emporté juſques
„au-delà des endroits qui ne ſont pas aſſez profonds.

CHAMFRAIN. *Een afgemaakte kant in een ſtuk houts.*

C'eſt le pan qui ſe fait en rabatant l'arrête d'une piéce de bois.

CHAMFRAINER un morceau de bois. *Een kant afmaaken, of afhakken.*

C'eſt le couper de telle ſorte, que s'il eſt quarré, comme le bord d'une planche, on abate une des arrêtes, & qu'on le coupe juſqu'à l'autre arrête; ce qui ſe fait lors-qu'on ôte tout le bois depuis le deſſus de la planche en biaiſant.

CHAMP. Mettre des ſolives de champ. *Balken op haar ſmalle kant ſetten.*

C'eſt poſer les ſolives, & autres piéces de bois équarries, ſur la partie la moins-large, en-ſorte qu'une ſolive qui a ſix pouces d'un ſens, & quatre de l'autre, eſt miſe de champ, ſi elle eſt poſée ſur la partie de quatre; ce qui lui donnera plus de force, & empêchera qu'elle ne plie.

CHAMPANE, Champanes. *Champan, Champans.*

C'eſt un bâtiment du Japon, de ſoixante à quatre-vingts tonneaux, qui eſt fait ſans cloux, & ſans aucuns ferremens. Cette ſorte de bâtimens, dont les bordages ſont emboîtez, n'a que des courcives, & les membres n'en ſont couſus qu'avec des chevilles de bois.

„Les Champanes ſont des vaiſſeaux longs, qui ont leur plus grande hau-
„teur à l'avant, & leur plus grande largeur à l'arriére. Leur gouvernail
„eſt à l'arriére; il eſt large, & il y a encore à chaque côté une groſſe rame
„qui aide à gouverner. Tout le bâtiment eſt à-peu-près auſſi plat qu'un
„Bac. On hiſſe la voile avec un vindas. Il y a ſur le haut une eſpéce de
„cuiſine aſſez raiſonable, & au fond de cale une citerne.

„On avoit auſſi autrefois au Japon de grandes Jonques, bien pontées, &
„on ſe ſervoit d'un compas à huit pointes: on y avoit beaucoup de con-
„noiſſance des étoiles, & on ſe ſervoit fort bien de cette connoiſſance pour
„régler

„régler la navigation. Mais depuis qu'un des Empereurs eut fait défences „à tous ſes Sujets d'avoir commerce avec les étrangers, ſoit pour trafi- „quer, ou par quelque autre motif que ce fût, la défence de la naviga- „tion ſe trouvant compriſe dans cet Edit, il y eut peine capitale ordon- „née contre ceux qui bâtiroient de grands vaiſſeaux; & cette Ordonnance „fut ſi rigoureuſement éxécutée, qu'il y a eu des Hollandois qui virent „crucifier un homme en ce païs-là, pour avoir conſtruit un bâtiment qui à- „peine auroit pu naviguer en haute mer; & l'éxécution ſe fit ſur un port „de mer, afin d'épouvanter tout le monde. Depuis ce tems-là on a vu la „navigation réduite preſque à rien: Les anciens vaiſſeaux furent mis en „piéces, ou ſervirent ſur terre à faire des magazins, & on n'a plus con- „ſervé que quatre ſortes de petits bâtimens nommez Coubais, Cuſerofne, „Fne, & Phaiofnées.

CHANDELIERS de pierriers. *Baſſe-klampen*, *Baſſe-ſtutten*.

Ce ſont des piéces de bois reliées, & troüées en long: le pivot de fer, ſur quoi tourne le pierrier, eſt poſé deſſus.

CHANDELIER de fer de pierrier. *Pinne*.

C'eſt une fourche de fer avec deux anneaux, dont les deux tourillons des pierriers ſont ſoutenus. Cette fourche tourne ſur un pivot dans un chandelier de bois, & le pivot ſur lequel le pierrier tombe, eſt ce qu'on nomme Chandelier de fer de pierrier.

CHANDELIERS de chaloupes. *Mik: Yſere mikken om boots-maſt, geip en riemen in te ſetten.*

Ce ſont deux fourches de fer qui ſervent à ſoutenir le mât, la voile, & tout ce qui eſt de la chaloupe, quand on la navigue avec les avirons.

CHANDELIERS de petits bâtimens. *Galg*, *Galgen*.

Ce ſont des apuis de bois, qu'on voit ſur le pont de divers petits bâtimens, comme tialques, damelopres, & autres, ſur leſquels le mât eſt apuïé, quand il eſt amené ſur le pont.

CHANDELIERS d'échelles. *Yſers met knoopen tot de trappen der ſcheepen.*

Ce ſont des Chandeliers de fer à tête ronde, qu'on met des deux côtés de chaque échelle. On y amarre des cordes qu'on laiſſe traîner juſqu'à l'eau, & qui ſervent à ſoulager ceux qui montent dans le vaiſſeau, ou qui en deſcendent.

CHANDELIERS de liſſes. *Stutten met latten op de regelingen.*

On apelle ainſi les Chandeliers qu'on met dans les liſſes, ſur le haut des côtés des vaiſſeaux.

CHANDELIER de fanal. *Yſere ſtaander tot de lantaarnen, Yſers om de lantaarnen aan te hangen.*

C'eſt un grand fer avec un pivot, ſur lequel on poſe un fanal de poupe.

CHANGER. Ce mot a pluſieurs uſages en termes de mer.

CHANGER les voiles. *De zeilen veranderen, Omſmakken.*

C'eſt-à-dire, Mettre un côté de la voile au vent, au-lieu que l'autre côté y étoit avant ce changement.

CHANGER les voiles de l'avant, & les mettre ſur le mât. *De voor-zeilen veranderen, en op de maſt braſſen.*

C'eſt braſſer tout-à-fait les voiles du mât de miſéne du côté du vent, ce qui

ſe fait afin qu'il donne deſſus, & que le vaiſſeau étant abatu par-là, on puiſſe le remettre en route.

CHANGER de bord, Virer de bord. *Omwenden.*

C'eſt mettre un côté du vaiſſeau au vent pour l'autre, afin de changer de route.

CHANGER l'artimon. *De beſaan doorkaaijen, of van d'eene zy tot d'andere brengen.*

C'eſt faire paſſer la voile d'artimon, avec ſa vergue d'un côté du mât à l'autre.

CHANGE l'artimon, ou Change l'amure d'artimon. *Beſaans-hals over.*

C'eſt, dans le tems que l'on change de bord, changer l'amure d'artimon d'un côté du vaiſſeau à l'autre; c'eſt-à-dire, de deſſous le vent la paſſer au vent.

CHANGER le quart. *De wagt wiſſelen, 't Quartier-volk afloſſen.*

C'eſt faire entrer une partie de l'équipage en ſervice, en la place de celle qui étoit de garde, & que cette autre partie doit relever.

CHANGE la barre. *Smijt of werpt het roer om, Legt 't roer over.*

C'eſt un commandement qu'on fait au Timonier de mettre la barre du gouvernail au côté opoſé à celui où elle étoit.

CHANTIER. *Staapel.*

C'eſt une groſſe piéce de bois qui ſert de chevalet à un Charpentier, pour en porter ou en élever une autre, afin qu'il la taille & la façonne.

CHANTIER. *Staapel.*

C'eſt un exhauſſement que font des tins, ou de groſſes piéces de bois rangées ſur le bord de la mer, pour ſoutenir la quille, ou la ſole des bâtimens qui n'ont pas de quille, lors-qu'on travaille à la conſtruction des vaiſſeaux. Dans les arcenaux de marine le chantier eſt dans une forme. On dit, Mettre un vaiſſeau en chantier, le tenir en chantier, l'ôter du chantier.

„Pour mettre bien une quille ſur ſon chantier, il faut poſer les tins à ſix „piés l'un de l'autre, & prendre garde que le milieu de la quille porte ſur „leur milieu.

„Le plus gros tin, qui eſt deſtiné à tenir la quille preſque en équilibre, „lors-qu'on lance le bâtiment à l'eau, ſe place à cinq piés de la longueur de „la quille, à prendre du talon. Les tins qui ſont plus à l'arriére n'ont pas „beſoin qu'on y mette des coins, parce-que dès-que le vaiſſeau panche un „peu en-avant, il porte moins ſur ces tins-là, & ils tombent d'eux-mê„mes: mais il ne faut pas manquer de mettre des coins à tous les autres „tins, qui ſont en avant depuis le gros tin. Quelques Charpentiers font „le tin de l'avant, qui eſt ſous l'étrave, d'un bois fort aiſé à fendre, & pour „mettre le navire à l'eau ils creuſent un peu la terre autour du tin & deſ„ſous, en-ſorte qu'il baiſſe un peu, & alors ils le rompent en piéces: d'au„tres Maîtres ſe ſervent d'une autre métode.

„Quand la quille eſt bien poſée ſur ſon chantier, on tire une ligne par ſon „milieu, de l'avant juſqu'à l'arriére, afin de voir ſi elle ne s'eſt point ar„quée. La plupart des Charpentiers la font arquer de ſix à huit pouces „en-deſſous, ſelon ſa longueur, prétendant qu'elle ſe redreſſe dès qu'elle „eſt à l'eau; parce-que les vaiſſeaux étant plus aigus par les bouts que dans „le corps, & y étant, par conſéquent, moins ſoutenus de l'eau, les bouts

„ne

„ne manquent guéres de baiſſer un peu dès l'abord ; & en-ſuite lors-que „le vaiſſeau vieillit ils continüent à baiſſer peu-à-peu, & la quille s'arque „trop en-dedans, ce qui fait un éfet deſagréable, & quelquefois dange- „reux. Voiez, Quille.

POSER la quille ſur le chantier. *De kiel toeleggen, opſetten, ſtaapelen.*

„En poſant la quille ſur le chantier, on prend garde à la tenir plus haute „à l'arriére, & auſſi haute qu'il faut pour lancer le navire facilement à „l'eau.

CHANTIER, Atelier. *Werf, Laſtadie.*

C'eſt auſſi le lieu où les Charpentiers taillent & aſſemblent le bois pour les ouvrages qu'ils ont entrepris.

METTRE un vaiſſeau ſur le chantier. *Een ſchip opſtellen, Op ſtaapel ſetten, Staapelen, Aanleggen, Toeleggen, Aanvangen te bouwen.*

LE VAISSEAU eſt ſur le chantier. *Het ſchip ſtaat op de ſtaapel.*

LE VAISSEAU eſt encore ſur le chantier. *Het ſchip ſtaat nog op ſtaapel.*

CHANVRE. *Hennip, Kennip.*

C'eſt la plante dont on fait les cordes & les voiles ſi néceſſaires à l'équipement d'un vaiſſeau. Les feüilles du chanvre rendent une odeur puante; ſes tiges ſont hautes & creuſes; elle eſt diſtinguée en mâle & fémelle. Le mâle, qui ſemble être un arbriſſeau, produit de ſa tige une grande quantité de branches. Le chanvre fémelle a ſes tiges plus minces, il ne jette aucunes branches, & ne porte point de graines. Il y a du chanvre ſauvage, qui a ſes tiges de la hauteur d'une coudée. Autour de l'écorce du chanvre ſont quantité de petits filets, dont on fait de la filaſſe, & enſuite de la toile & des cordes.

„On tient en Hollande, que les étais & les haubans doivent être faits de chanvre du païs, pour être meilleurs ; parce-qu'il n'eſt pas ſujet à s'étendre & à ſe relâcher : mais il eſt un peu ſale & difficile à nétoïer. Celui qui croît en Italie eſt eſtimé le meilleur de tous pour faire des cordages & manœuvres ; après lui c'eſt le chanvre de Riga, & enſuite celui de Ruſſie.

„Le chanvre dont le brin eſt fin, fait la meilleure corde, moïennant qu'il „ait été bien tillé ou broïé, & bien ſoigné dans tout le reſte ; qu'il n'ait „été cüeilli que bien-meur, dequoi l'on peut juger par la tête, dont, pour „cet éfet, la couleur doit être entre blanche & verte. Il faut auſſi que „le fil en ait été bien filé, & bien tors.

„Les ralingues, les lignes, & le luſin doivent être faits du plus fin chan- „vre de Riga, ſans qu'il ſoit permis d'y en emploïer d'autre ; & ſuivant „les Ordonnances d'Amſterdam, le merlin en doit être auſſi.

„Une livre de chanvre doit faire cinquante-deux braſſes de fil de cable, & „ſoixante braſſes de fil de cableau, ou hanſiére à ralingue. Il eſt expreſ-

„ſément

„ſémont défendu de filer ces ſortes de fils à l'air, pendant qu'il pleut, ou „que le tems eſt humide, de même que de cabler, mettre les fils au tou„rét, & les apareiller.

Au mois de Novembre 1700. le *Schip-pondt*, ou poids de trois-cents livres de chanvre net, valoit à Amſterdam, celui de Riga quarante-ſept livres; celui de Conisberg, quarante-ſix livres; celui de Nerve, quarante-cinq à quarante-ſix livres: celui de Riga qui n'étoit pas nétoïé, valoit trente-quatre livres à trente-quatre livres dix ſous; celui de Nerve & de Moſcovie trente-trois à quarante-ſix livres; celui de Courlande & de Memel trente à trente-huit livres. Les cordages de chanvre net valoient cinquante-quatre livres; de chanvre de Conisberg, cinquante à cinquante & une livre; de chanvre de Moſcovie, trente-quatre à quarante-quatre livres. Le fil à cables de chanvre net valoit quarante-ſept livres; de chanvre de Moſcovie & de Hollande trente-quatre livres.

CHANVRE mâle, Chanvre fémelle. *Zaadling*, *Helling*; *Hardt hennip*, *Sagt hennip*.

CHANVRE mort, entre-ſec. *Verbroeit of verſchrokt hennip*.

CHAPELLE. Faire Chapelle. *Een uil vangen*, *Overſtaag vallen*, *Overſtaag raaken*, *Door windt loopen*.

C'eſt un revirement inopiné du vaiſſeau. Faire chapelle eſt virer malgré ſoi; ce qui arive lors-que, par le mauvais gouvernement du Timonier, le vaiſſeau eſt venu trop au vent, ou que le vent ſaute tout d'un coup, & ſe range de l'avant. Les courans font auſſi faire chapelle, & on la fait encore, lors-que dans un calme on n'a pu connoître le peu de vent qui regne, de-ſorte que le vaiſſeau a pris vent devant, & contraire à ſa route. Quand on a fait chapelle il faut reprendre le vent, & remettre le vaiſſeau. Supoſé que la route ſoit Nord, & le vent Nord-eſt, & qu'aiant trop ſerré le vent, & mis le cap au Nord-quart-au-nord-eſt, on ait fait chapelle, & viré malgré ſoi; alors on cargue l'artimon, on largue un demi-pié du bras de grand hunier ſous le vent, & on hale tant ſoit peu ſur le bras, qui eſt au vent; ce qui remet le vaiſſeau & fait reporter à route. Notre route fut fort retardée pour avoir fait deux chapelles.

CHAPELLE. *Kapel*.

La Chapelle eſt le cofre dans lequel ſont gardez les ornemens qui ſervent pour dire la Meſſe, dans les vaiſſeaux de guerre de France.

CHAPELLE de compas. *De Dop van de naalde*.

C'eſt un petit cône concave de laiton, qui eſt placé au milieu de la roſe, dans lequel entre le pivot qui ſuporte la roſe de la bouſſole.

CHARGE d'un vaiſſeau. *Laading*, *Inlaading*, *Laſt*, *Vragt*, Voïez, Cargaiſon, & Chargement.

LE vaiſſeau à toute ſa charge. *Het ſchip heeft ſijn volle laading*.

CHARGE de fuſil, Charge de canon. *Kruidt-maat van een roer*, *van een ſtuk geſchuts*.

C'eſt une certaine meſure de poudre, qu'on met dans les armes-à-feu, pour leur faire faire leur éfet. La charge du canon eſt environ la troiſième partie du poids de ſon boulet; mais on lui donne double charge pour l'eſſaïer.

CHARGE. *Bandelier*.

Ce ſont les fournimens qui ſont atachez à la bandouliére, & qui ſervent à donner la charge aux armes.

CHARGEMENT, Cargaiſon. *Laading.*

C'eſt la charge d'un vaiſſeau, & auſſi les marchandiſes chargées dans un vaiſſeau marchand. Les vaiſſeaux Anglois furent déclarez de bonne priſe, avec une partie de leur chargement. Un Maître peut pendant le cours de ſon voiage, mettre des apparaux en gage, ou vendre des marchandiſes de ſon chargement.

POLICE de chargement. Voïez, Police.

CHARGEOIR. Lanterne à charger, Lanterne à poudre. *Laadt-leepel, Laader.*

C'eſt un inſtrument de Canonier, par le moien duquel il met la poudre dans l'ame de la piéce, & la bale, lors-que l'on charge un canon ſur mer. Il eſt fait de fer joint au bout d'un long bâton.

CHARGER un vaiſſeau. *Laaden, Inlaaden, Laſt inneemen.*

CHARGER en grenier. *In 't ruim los laaden, Met ſtort-goederen laaden.*

C'eſt charger un vaiſſeau dans ſon fond de cale, comme du ſel que l'on jetteroit au fond ſans précaution; car pour charger en grenier, il faut que la marchandiſe ne ſoit ni en fûtaille, ni en balots.

CHARGER la pompe. *Waater van boven in de pomp ingieten.*

C'eſt y jetter de l'eau par le haut pour la faire prendre, quand elle s'eſt déchargée, & qu'il n'y eſt plus reſté d'eau.

CHARGE' à cüeillette, ou au tonneau. *Met ſtuk-goederen gelaaden, of bevragt.*

C'eſt un terme uſité ſur l'Océan. On dit qu'un vaiſſeau eſt chargé à cüeillette, lors-que ſa charge a été faite de l'amas de diverſes marchandiſes, que le Maître a reçües de divers Particuliers, pour faire le chargement de ſon vaiſſeau.

CHARGE' au quintal. *Met ſtuk-goederen gelaaden.*

C'eſt un terme de la Méditerranée, qui ſignifie la même choſe que chargé à cüeillette.

VAISSEAUX qui chargent à cüeillette. *Scheepen die op ſtuk-goederen leggen.*

VAISSEAU trop chargé. *Een overlaaden ſchip.*

CHARGE' à la côte. Vaiſſeau qui eſt chargé à la côte. *Een ſchip dat op laager wal is, dat benard is.*

C'eſt quand il a été forcé par le gros vent à ſe tenir près de la terre, dont il ne peut s'éloigner, quelque éfort qu'il faſſe pour cela. Voïez, Affalé.

VENT qui charge ſur la côte. *Een windt die op de wal waaijt, die uitter zee komt.*

CHARGEUR. *Laader.*

C'eſt un Oficier d'artillerie commis pour charger le canon.

CHARGEUR, Marchand chargeur. *Reeder, Bevragter, Belader.*

C'eſt le Marchand à qui apartiennent les marchandiſes dont on charge un vaiſſeau.

CHAROI. *Een dubbelde ſloep om bakelliouw na Terre-neuve te overvoeren.*

C'eſt une grande chaloupe qui eſt relevée de deux fargues de toile, pour porter la morüe en Terre-neuve.

CHARPENTIER, Charpentier de navire, Maître Charpentier. *Timmerman*, *Scheeps-timmerman*, *Bouw-meester*, *Bijl.*

C'eſt un Charpentier qui travaille aux vaiſſeaux de marine. Les autres Charpentiers qui travaillent aux maiſons, & aux autres édifices qui ſont à terre, ſont apellez par ceux-ci, Charpentiers des groſſes œuvres.

MAITRE Charpentier, Premier Charpentier, Maître de hache. *Opper-timmerman.*

CONTRE-MAITRE Charpentier. *Onder-ſcheeps-timmerman.*

En l'abſence des Maîtres ils ont les mêmes fonctions, & les doivent avertir des remarques qu'ils font dans leurs travaux, afin que les Maîtres y aïent égard.

Le Charpentier doit être préſent à la viſite & à la caréne du vaiſſeau, & pendant le cours de la navigation, il doit veiller à empêcher la pourriture des bois, & que rien ne largue; conſulter ſouvent avec les Maîtres ſur l'état des mâts & des vergues, & dans un combat avoir au fond de cale des tampons & des planches, pour remédier aux coups de canon; & faire de fréquentes viſites, pour voir s'il n'y a point de voie d'eau, obſervant de ne dire qu'au Capitaine le danger auquel pourroit ſe trouver le vaiſſeau, par la faute de quelque piéce de bois.

Il doit faire des obſervations éxactes, dans la navigation, de tout ce qui concerne ſon métier, & en tenir un journal; & lors du deſarmement il en doit mettre copie entre les mains du Grêfier de conſtruction.

„Le Charpentier doit ſe pourvoir de tous les inſtrumens néceſſaires pour „ſon métier, ſoit pour calfater, ou pour tenir le bâtiment ſain, étanche „& franc d'eau, ou pour donner le radoub &c. Il doit auſſi ſe pourvoir „de matériaux, ſavoir de bois, de mâts, d'étoupes, de goldron, de brai, „de mouſſe, de ſuif, de bourrées, de paille ou de roſeaux, & des autres „choſes dont on peut avoir beſoin dans la navigation. C'eſt lui qui doit „regarder aux coutures, aux voies d'eau, à la pourriture & aux autres „défauts du bois, ou aux accidens qui lui arivent: il nétoie les pompes & „les tient en état. Mais il doit bien prendre garde qu'en radoubant quel-„que endroit, ou boûchant les voies d'eau, il ne le faſſe pas avec trop de „force, ſur-tout quand c'eſt ſous l'eau; & qu'il ne frape pas ſi rudement „que le vaiſſeau en demeure incommodé.

„Un Charpentier n'eſt point reçu Maître qu'il n'ait fait épreuve; ce qui „conſiſte à dreſſer une planche de vingt-cinq piés, ſans la préſenter; & à la „poſer & la coudre; à calfater une coûture neuve, & à faire un gouvernail „dont la ferrure ſoit de cinq gonds & roſes, ou un cabeſtan à cinq trous.

CHARRIER, Charier. La marée Charrie. *Het tij waamt.*

Elle fait rouler du ſable & de la boüe avec elle.

LA RIVIE'RE charrie. *Daar ſpant het ijs af van de rivier*, *Het ijs begint te gaan.*

C'eſt quand il dégèle, & que le cours d'une riviére emporte les glaçons & les bancs de glace qui ſe ſéparent.

CHARTE-PARTIE, *Certe-partije*, *Contract van Bevragting*, *Charte-partie.*

C'eſt un Acte conventionel que fait le propriétaire d'un vaiſſeau avec un Marchand qui veut charger ſes marchandiſes dans ce vaiſſeau, pour les porter dans quelque autre lieu ſeurement, ſauf les riſques de la mer. Cet Acte

doit

doit contenir le nom & le port du navire ; celui du Maître & de l'Affreteur ; le lieu & le tems de la charge & décharge ; le prix du fret, avec les interêts des retardemens & séjours, & les autres conditions dont les Parties seront demeurées d'acord. La Charte-partie se fait pour l'entier affretement du navire, & pour le retour aussi-bien que pour l'aller ; ce qui la distingue du connoissement, qui ne se fait seulement que pour l'aller, & non pour le retour.

Le tems de la charge & décharge des marchandises, se régle suivant l'usage des lieux où elle se fait, s'il n'est point fixé par la Charte-partie. Si le navire est freté au mois, & que le tems du fret ne soit point aussi réglé par la Charte-partie, il ne court que du jour que le vaisseau fait voiles.

La Charte-partie est aussi un Acte, dans lequel sont rédigées par écrit les conventions des gens qui font une société pour naviguer ensemble. Ces Flibustiers firent avec le Capitaine une Charte-partie qui leur étoit desavantageuse.

„ La Charte-partie est une Police de chargement, par laquelle un Maître „ s'engage à fournir incessamment un vaisseau prêt, équipé, bien étanché, „ & bien calfaté, pourvû d'ancres, de voiles de cordages, de palans, & „ de tous les apparaux & agreils nécessaires pour naviguer, & pour faire le „ voiage dont il s'agit ; comme aussi de fournir l'équipage, les vivres & „ autres munitions. Et l'Affreteur s'oblige de paier le Maître, suivant la „ convention contenüe dans le même Acte, dans lequel on exprime le „ nom du vaisseau, sa capacité, les noms du Maître & de l'Affreteur, avec „ la somme dont ils sont convenus &c.

CHASSE. Prendre chasse. *Vlugten, Vlieden, Wijken. Sorlen.*

C'est une fuïte ou retraite précipitée. On dit, Prendre chasse, pour dire, Prendre la fuïte.

DONNER Chasse. *Jaagen, Te rug drijven, Jagt maaken.*

C'est obliger & contraindre un autre à la fuïte. Voïez, Chasser.

SOUTENIR Chasse. *Al wijkende vegten.*

C'est se-battre en retraite. Notre galére aïant soutenu trois lieües de chasse, à la fin elle changea de bord, & portant le cap sur l'ennemi, elle fit joüer son coursier, qui abatit le grand mât de hune du vaisseau Turc qui l'avoit chassée.

CHASSE de proüe, ou Piéces de chasse de l'avant. *De voorste Boeg-stukken ; Voor-stukken.*

Ce sont des canons logez à l'avant, pour battre par-dessus l'éperon, & tirer sur les vaisseaux qui font retraite, qui prennent chasse, ou qui sont à l'avant. Comme les deux corsaires avoient pris chasse, & que nous ne pouvions plus nous servir de nos batteries, & leur envoïer nos bordées, nous les battîmes de nos canons de chasse de proüe ; pendant-que de leur côté ils faisoient joüer leurs canons de l'arriére, ce qui favorisoit leur retraite, & les faisoit voguer plus vîte, à-cause de la poussée des coups.

CHASSER sur un vaisseau. *Jaagen, Jagen, Jagt-maaken.*

C'est courir sur lui. Nous chassâmes tout le jour sur quatre vaisseaux, mais la nuit étant venüe nous les perdîmes de vüe.

CHASSER, ou Chasser sur ses ancres. *Driftig raaken ; Van anker spoelen, spillen, gesmeeten worden ; Gaande raaken of zijn ; Door-gaan ; Mee-gaan.*

C'eſt lors-qu'un vaiſſeau entraîne ſes ancres. Un navire chaſſe ſur ſes ancres, lors-qu'aïant moüillé dans un fond de mauvaiſe tenüe, & l'ancre n'aïant pas bien mordu le terrein, elle eſt entraînée par la tire du vaiſſeau, ou par la force des marées, ou des courans, & par ce moien contrainte d'arer. Les vaiſſeaux ne chaſſent pas ſi-tôt dans un fond de vaſe. Comme nous étions en ce moüillage, le vent aïant ſecondé la force du juſſant, notre vaiſſeau chaſſa, & nous fûmes contrains de filer du cable.

NOTRE vaiſſeau Chaſſa ſur ſon ancre. *Ons ſchip ging ſijn anker door.*

CHASSER au Sud, Chaſſer à l'Eſt. *Noord of Ooſt over zeilen.*

Quelques-uns ſe ſervent de ce terme pour dire Courir au Sud &c. Nous chaſſâmes à l'Eſt-quart-de-Sud-eſt, pour terrir.

CHASTAIGNER, Châteigner. Bois de Chaſtaigner. *Kaſtanie-boom.*

Le bois de Chaſtaigner eſt bon à faire des poutres, des ais, des douves, de tonneaux, & des cercles pour les relier.

CHASTEAU, Château. *Plegt.*

C'eſt une élévation au-deſſus des ponts, ou des portions de pont que l'on fait à l'avant & à l'arriére de chaque vaiſſeau. Il y avoit des ſoldats placez ſur les dunettes, & ſur les châteaux.

CHATEAU d'avant, Château ſur l'avant, Château de proüe, Gaillard d'avant, ou Théatre. *Bak, Voor-kaſteel, Voor-plegt.*

C'eſt l'exhauſſement qui eſt à la proüe des grands vaiſſeaux, au-deſſus du dernier pont, vers le mât de miſéne. Dans les vaiſſeaux François les cuiſines ſont ordinairement dans le château d'avant, à babord & à ſtribord, une pour le Capitaine, l'autre pour l'équipage. De tous les vaiſſeaux du premier rang il n'y avoit en France que le Roïal Loüis, & le Soleil Roïal, qui euſſent un château ſur l'avant de leur troiſiéme pont; & à l'égard des autres vaiſſeaux à trois ponts, le Roi de France défendit en 1670. d'y faire des châteaux d'avant, à-cauſe que ce haut acaſtillage incommodoit.

„On fait les châteaux d'avant ouverts ou fermez. Ceux qui ſont ouverts „ont un fronteau par où l'on deſcend au coltie, & à l'éperon. Les châ„teaux de proüe fermez vont juſqu'à l'étrave, & ſont de ſa même hau„teur. Quelques-uns les font unis, & d'autres leur donnent un peu de „pente vers l'avant.

„La plupart des Charpentiers donnent à la ſerre-goutiére du château d'a„vant le quart de l'épaiſſeur de l'étrave; & aux baux la moitié de l'épaiſ„ſeur de l'étrave; aux ſerre-bauquiéres une cinquiéme partie de cette mê„me épaiſſeur; & aux courbatons auſſi la moitié.

„Le fronteau du château d'avant n'eſt pas droit; on le fait un peu pancher „& courber: on y fait une porte ou deux, & des ſabords. On en fait auſſi „à l'avant, & ſur le château même. Il y a des baluſtrades ſur ce fron„teau, & ſur celui qui eſt à l'avant ſur l'éperon, ou ſur le coltie; celles„ci ſont les plus grandes & les plus belles, comme étant plus expoſées en „vüe. Outre les ſabords des fronteaux du devant & du derriére, on y fait „auſſi des meurtriéres, & préſentement, tout-autour, ſur le château, on „fait dans les navires de guerre des fronteaux impénétrables aux coups de „mouſquet.

CHATEAU d'arriére, Château de poupe, ou Gaillard d'arriére. *Agter-kaſteel, Agter-verdek, Schans, Stuur-plegt, Stier-plegt.*

C'eſt

C'eſt toute l'élévation qui regne à la poupe, au-deſſus du dernier pont. Le corps-de-garde eſt dans le château d'arriére proche l'artimon.

„Quand le château de poupe eſt bas, on pratique une place pour le Ti-„monier, qu'on élève autant qu'il faut, afin qu'il puiſſe s'y tenir commo-„dément.

„Le château d'arriére d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, doit „avoir ſeize piés de longueur, & ſix à ſept piés de hauteur.

CHAT. *Schraaper.*

C'eſt un racloir à grater le long de l'ame d'une piéce de canon nouvelle-ment fondu, pour le rendre plus uni.

CHAT. *Kat, Kat-ſchip.*

C'eſt une ſorte de vaiſſeau du Nord, qui ordinairement n'a qu'un pont: il a le cul rond, & porte des mâts de hune, quoi qu'il n'ait ni hunes, ni bar-res de hunes.

„Les bâtimens nommez *Chat*, ſont une eſpéce de flûte, large de l'avant „& de l'arriére, & qui a une petite arcaſſe: on s'en ſert beaucoup, parce-„qu'elles ſont d'une grande capacité: d'ailleurs la fabrique en eſt groſſiére, „ſans aucune forme agréable, & ſans ornement.

„Le Chat ne peut être regardé ni comme une pinaſſe, ni comme une flû-„te; parce-qu'il eſt conſtruit d'une maniére qui tient de la flûte & de la „pinaſſe. On donne à ces ſortes de bâtimens, peu de queſte à l'étrave & „à l'étambord, afin qu'il y ait plus d'eſpace dans le rum. Les mâts ſont „petits & legers. On amène les voiles ſur le pont, au-lieu de les ferler.

„Ils n'ont point de hunes, & ſont montez de peu de gens d'équipage.

„Ils ont peu d'acaſtillage à l'arriére. La chambre du Capitaine eſt ſuſpen-„düe, s'élevant en partie au-dehors, & l'autre partie tombe ſous le pont, „comme dans les galiotes. Ils n'ont point de dunette, mais ils ont une „chambre ſous le pont à l'avant. La quille eſt le plus ſouvent de bois de „chêne, & quelquefois auſſi de ſapin. Ils ne tirent que quatre à cinq piés „d'eau. Leur voile d'artimon eſt faite comme celles des Bélandres, ou des „bâtimens qui naviguent ſur les eaux internes, aïant un gui par le bas. La „plupart des voiles ſont quarrées.

„Il faut que les bois dont on ſe ſert pour la conſtruction des Chats, aïent „beaucoup de courbe: ils ont ordinairement les côtés plats, parce-que le „ſapin rougé ne plie pas aiſément. Ils ſont à plates varangues; & l'on „s'en ſert principalement pour naviguer ſur des eaux peu profondes. Ils „n'ont de façons ou de fleurs, qu'un bordage, qui monte en-travers, de-„puis le dernier bordage du fond juſqu'au bordage du côté, & ce bordage „continüe enſuite à monter tout-droit juſqu'au pont, en élargiſſant à-meſure „qu'il s'élève; & après cela il commence à ſe rétrecir.

„On ne peut pas donner à un Chat ſa charge entiére de ſel, ni d'autres „chargemens en grenier, parce-que cela pèſe trop, & qu'une pareille car-„gaiſon, qui n'eſt pas arrimée, & qui roule, pourroit, de gros tems, faire „périr le vaiſſeau. On met le plus ſouvent des étançons ſous le pont afin „de l'aſſurer. La barre du gouvernail paſſe ſous la dunette ou chambre du „Capitaine; mais elle n'a point de manivelle, & elle ſert ſeule à gouver-„ner. On fait ordinairement devant la chambre du Capitaine de petits cou-„verts, en forme d'apentis, ſous leſquels l'équipage ſe met, & quelquefois

„ on met à la barre du gouvernail une corde avec laquelle on gouverne. En „ un mot les Chats naviguent mal, mais ils contiennent beaucoup d'eſpace, „ & portent une grande cargaiſon.

„ Voici le devis d'un Chat de cent ſeize piés de long de l'étrave à l'étam- „ bord, vingt-trois piés de large de-dedans en-dedans, & douze piés de creux. „ La quille a quinze à ſeize pouces de large ; & quatorze pouces d'épais. „ L'étrave a un pié.

„ Les varangues ont huit pouces d'épais, & ſont moitié de chêne moitié „ de ſapin rouge. Sous le mât il y a trois ou quatre genoux de chêne, les „ autres ſont de ſapin. Les allonges ſont de ſapin, hormis celles de l'a- „ vant, qui ſont de chêne juſques au gabarits: elles ont ſix pouces d'épais „ dans le gros du bâtiment, & cinq pouces par le haut. La carlingue a „ deux piés & demi de large, & huit à neuf pouces d'épais. Les vaigres „ de fond ſont de chêne, & ont deux pouces & demi d'épais. Tout le bois „ qui eſt dans les façons de l'avant & de l'arriére, eſt de chêne. La vaigre „ d'empature eſt de chêne, & a trois pouces & demi d'épais; & les vaigres „ qui ſont entre la vergue d'empature & la ſerre-bauquiére, ont deux pou- „ ces d'épais, & ſont de ſapin. Les baux ont un pié en quarré; ceux qui „ ſont aux côtés du mât, & aux côtés de l'écoutille, ſont de chêne; le reſte „ eſt mêlé, un de chêne & un de ſapin. Les courbes ſont de ſapin rouge, „ ou blanc. Il y a trois baux qui ont de doubles courbes. Il y a trois con- „ tre-liſſes dans les façons de l'arriére; & à l'avant deux guerlandes, forti- „ fiées par des courbes ſous le tillac. Il y a auſſi huit porques, avec la car- „ lingue du mât d'avant. Il y a ſur les ſerre-goutiéres, dans les façons de „ l'arriére, deux courbes, & autant dans celles de l'avant. La ſerre-gou- „ tiére a quatre pouces d'épais. Chaque bau eſt entretenu par deux che- „ villes de fer, Les branches des courbes ſont auſſi aſſurées par quatre che- „ villes de fer; auſſi-bien que les ſerre-goutiéres, où il y en a deux en-de- „ hors, entre chaque bau. Les chaintes ont quatre pouces trois quarts d'é- „ pais, & un pié de large, & ſont de chêne. Les fermures ſont de ſapin; „ les bordages qui couvrent le pont ont deux pouces d'épais, & ſont de ſa- „ pin, dont on a bien ôté l'aubier. Le bas plancher de la chambre du Ca- „ pitaine baiſſe aſſez bas au-deſſous du pont. Les baux ſont à la diſtance „ de trois piés les uns des autres. Les chevilles de fer ont trois quarts de „ pouce d'épais, auſſi-bien celles qui entrent dans les branches des courbes „ que celles qui ſervent ailleurs. Les baux du bas pont ſont fortifiez de „ deux courbes, de même que les courbatons du pont d'enhaut. La foſſe „ aux cables eſt à l'avant, ſuſpendüe, & baiſſant dans le fond de cale autant „ qu'il faut. La cuiſine & les cabanes ſont auſſi vers l'avant. Les chevil- „ les de fer, ſont arrêtées par des clavettes. Il y a de doubles cadénes à „ chaînons, & des anneaux ou boucles pour amarrer les écoutes. Chaque „ membre qui répond à la carlingue eſt entretenu avec elle par une chevil- „ le de fer.

CHATTE. *Kat ſonder ooren.*

C'eſt une barque qui a les hanches & les épaules rondes, dont les moin- dres ſont de ſoixante tonneaux : elle eſt raſe, groſſiérement conſtruite, preſque ſans façons, & ſans aucun acaſtillage; apareillée à deux mâts dont

les

les voiles portent des bonnettes maillées. On s'en ſert à tranſporter du canon & les proviſions d'un vaiſſeau.

CHAUDERON de pompe. *Pomp-keetel, of Looden-daal van de pomp.*

C'eſt une piéce de plomb, ou de cuivre, faite en maniére de chauderon, qui eſt troüé en pluſieurs endroits, & qui embraſſant le bout d'embas de la pompe, empêche qu'il n'y entre des ordures.

CHAUDIE'RE. *Keetel.*

C'eſt un grand vaiſſeau de cuivre, dans lequel on fait cuire les viandes, ou autres vivres de l'équipage.

FAIRE chaudiére. *Keetel kooken.*

C'eſt faire à manger pour l'équipage. Il n'y avoit plus de viande à faire la chaudiére des malades.

CHAUDIE'RE à goldron, Chaudiére à brai. *Pek-keetel, Teer-keetel.*

C'eſt un grand vaiſſeau de cuivre, ou de fer, dans lequel on fait chaufer du goldron lors-qu'on s'en veut ſervir.

CHAUDIE'RE d'étuve. *Stoof-keetel.*

C'eſt une chaudiére de cuivre maſſonnée, où l'on fait chaufer le goldron, pour goldronner le cordage.

CHAUFAGE. Voïez, Bois de chaufage.

CHAUFAGE. *Tak-boſſen, Brandt-hout.*

Ce ſont des bourrées de menus bois, dont on ſe ſert à chaufer le fond d'un vaiſſeau, pendant-qu'on lui donne la carène.

CHAUFER un vaiſſeau, lui donner le feu. *Sengen, Gaar maaken, Blaaken, Barnen, Branden.*

C'eſt chaufer le fond d'un vaiſſeau, lors-qu'il eſt hors de l'eau, afin d'en découvrir les défectuoſités, s'il en a quelqu'une, & de le bien nétoïer. Il y a des lieux propres pour chaufer les bâtimens.

CHAUFER un bordage. *Het hout, of een boei-plank, op de loog leggen, of gaar-maaken.*

C'eſt le chaufer avec quelque menu bois, afin qu'il prenne la forme qu'on lui veut donner en le conſtruiſant.

„Les planches & bordages qu'on veut chaufer, doivent être tenus plus „longs que la proportion requiſe, c'eſt-à-dire, plus longs qu'il ne faudroit „qu'ils fuſſent, s'ils devoient être poſez tout de leur long, & en leur état „naturel; parce-que le feu les acourcit, ſur-tout en-dedans, en les faiſant courber; c'eſt le côté qui ſe doit mettre en-dedans qu'on préſente au „feu, parce-que c'eſt le côté ſur lequel le feu agit, qui ſe courbe.

CHAUFER les ſoutes. *Droogen.*

C'eſt les ſécher afin que le biſcuit ſe conſerve mieux.

CHAVIRER, ou Trevirer. *Omkeeren.*

C'eſt

C'eſt tourner le-deſſus-deſſous une manœuvre qu'on roüe, dont le double eſt deſſous.

CHAUSSE d'aiſance: *Gemak-pïp.*

C'eſt le tuïau d'un privé: on le fait de plomb dans les vaiſſeaux.

CHEF. *Steven, Voor-ſteven.*

C'eſt la partie qui termine le devant d'un bateau, & qu'on apelle étrave ſur la mer. Ce foncet a tant de toiſes entre chef & quille, c'eſt-à-dire, depuis le fond qui commence à ſe courber juſqu'à l'autre bout.

CHEF, ou Cap. *Kaap, Hoek, Hoofdt.*

En quelques endroits du païs d'Aunix, de Normandie, & de Picardie, on dit Chef, au-lieu de dire Cap, ou Pointe: ainſi on dit, Le Chef de baie, ou de bois, auprès de la Rochelle; &, Le Ratier eſt un banc entre le Chef de Caux & les falaiſes de Couques, vers l'embouchure de la Seine.

CHEF d'Eſcadre. *Hoofdt van een Eſquadre, Kapitein en Kommandeur, Admiraal van een byſondere hoofdt-deiling.*

C'eſt un Oficier Général qui commande une eſcadre, un détachement, ou une diviſion de vaiſſeaux. Sa Charge eſt à-peu-près ſur mer ce qu'eſt dans les armées de terre la Charge d'un Brigadier des derniéres créations. Le Roi de France a préſentement ſix eſcadres, ſous les titres de Poitou, de Normandie, de Picardie, de Provence, de Guïenne, & de Languedoc. Les Chefs d'eſcadre ont ſéance & voix délibérative dans le Conſeil de guerre, chacun ſelon ſon ancienneté. La cornette eſt le pavillon du Chef d'eſcadre. Le Commandant d'une diviſion, ou d'une troiſiéme partie d'une eſcadre, ſe nomme en Flamand, *Hoofdt van een ſmal-deeling.* M. Deſroches dit que le Chef d'eſcadre eſt le quatriéme Oficier de marine, & qu'il tient à la mer le rang que tient à terre un Maréchal de camp.

CHEF. *Torntouw.*

C'eſt un bout de cable, qui eſt amarré à l'arriére d'un vaiſſeau qu'on veut lancer à l'eau, & à une boucle de fer, ou à un pieu qui eſt en terre, & qui ſert à retenir le vaiſſeau, pendant-qu'on en ôte les acores, & qu'on enfonce les coins deſſous avec le belier; & lors-qu'on voit que l'ouvrage eſt en état, & que le vaiſſeau peut ſe lancer, on coupe le Chef avec une hache. D'autres l'apellent auſſi Clef. Voiez, Lancer.

CHELINGUE. Voïez, Chalingue.

CHEMIN. *Een ſtelling van berkoenen.*

Ce mot ſe dit d'une ſuite de chantiers, ou de groſſes ſolives, ſur leſquelles les Tonneliers, ou ceux qui ont droit de décharger le vin ſur les ports, de mer, roulent les tonneaux des bateaux juſques à terre.

CHEMIN du halage. *Trek-weg.*

C'eſt un chemin de vingt-quatre piés de largeur, qui eſt, ou doit être, ſur les bords des riviéres navigables, pour le paſſage des chevaux qui tirent les vaiſſeaux.

CHEMISES à feu, Chemiſes ſoufrées. *Geſwavelde hembden.*

Ce ſont des piéces de vieilles voiles, de différentes grandeurs, qu'on trempe dans une compoſition d'huile, de petrol, de camfre, & d'autres matiéres combuſtibles, que l'on atache avec quatre cloux au bordage du vaiſſeau que l'on veut brûler, & où l'on met enſuite le feu avec une méche.

CHENAL. *Kil, Kille, Guil, Sloef, Slaak.*

C'eſt le mot corrompu de canal, qui veut dire un courant d'eau, qui eſt une maniére de riviére, que bornent des terres de chaque côté, ſoit naturelles, ſoit artificielles; & dans lequel un vaiſſeau peut paſſer.

CHENALER. *In 't vaar-waater zeilen.*

C'eſt chercher un paſſage dans la mer, en un lieu où il y a peu d'eau, en ſuivant ou rangeant les ſinüoſités d'un chenal, ſoit par le ſecours des baliſes, ſoit par celui de la ſonde.

CHENETS. *Brandt-yſers.*

Ce ſont des utenſiles de fer, dont les uns ſervent à la cuiſine, & les autres à l'atelier, pour chaufer des planches; & par leur moien les Hollandois donnent le feu aux planches, avec une grande facilité.

CHERSONE'SE, Péninſule, ou Preſqu'iſle. *Een half-eilandt.*

C'eſt une terte que la mer environne, à l'exception d'un ſeul endroit par où elle eſt jointe au continent. C'eſt ce que les anciens Géografes ont nommé Péninſule, ou Preſqu'iſle. La Cherſonèſe Taurique eſt célébre dans les Ecrits des Grecs. On a donné au Jutland, qui apartient au Roi de Danemarc, le nom de Cherſonèſe Cimbrique; à-cauſe des Cimbres qui l'ont habité.

CHESNE, Chêne. *Eike-boom.*

Il y a pluſieurs eſpéces de chêne: il n'y a point de meilleur bois pour bâtir les navires, ſur-tout depuis cinquante ans juſques à cent-ſoixante; & il dure juſques à ſix cents ans ſans dégénérer, & juſques à quinze cents, étant emploïé en pilotis, c'eſt-à-dire ſelon le ſentiment de quelques-uns, car il y a beaucoup de gens qui ne le font pas tant durer. Voiez, Bois de chêne.

CHEVAL. *Paart.*

„Pour embarquer des chevaux, il faut premiérement faire des retranche-
„mens dans le fond de cale, & prendre garde à les bien placer, afin que les
„chevaux ne ſe puiſſent incommoder les uns les autres, & que pendant
„tout le voiage ils ne ſe puiſſent coucher. La paille pour les nourrir, doit
„être botelée, afin qu'on la puiſſe bien arrimer, & qu'il en tienne beaucoup.
„On place les fûtailles à eau ſous les piés des chevaux, & après en avoir
„pompé l'eau au beſoin, on les remplit d'eau ſalée. Le grenier, ou la
„garniture qu'on met ſur les fûtailles, c'eſt-à-dire, ſous les piés des che-
„vaux, doit tenir ferme, & être bien atachée.
„Les cheyaux ſont rangez tête contre tête, l'un devant l'autre; & au mi-
„lieu du vaiſſeau on laiſſe entre eux un eſpace vuide, ou un courroir. Les
„créches où on leur donne à boire & à manger, ne ſont point ſéparées,
„quoi-que chaque cheval le ſoit, & qu'il ait ſon retranchement ou écurie
„particuliére. Ils ont beſoin qu'on mêle de la farine de froment dans leur
„eau, pour les rafraîchir, & les mieux nourrir. Il faut mettre à part ceux
„qui deviennent malades, & les éloigner des autres, à qui ils communi-
„queroient leur maladie.

CHEVALET. *'t Punt in het center van de wijſer van een aſtrolabium.*

C'eſt le clou qui atache l'alhidade à l'aſtrolabe.

CHEVALETS. *Schraagen, Schaagen.*

Ce ſont auſſi les tretaux qui ſervent pour ſcier de long. Voiez, Baudet, & la figure.

CHEVALET. *Rol, Rol-bank.*

C'eſt une machine avec un rouleau mobile, qui ſert à paſſer des cables d'un lieu à un autre.

CHEVAUCHER. Bois qui ſe chevauchent. *Houten die op malkanderen leggen.*

On dit ce terme à l'égard des piéces de bois qui ſe mettent ou qui ſe croiſent l'une ſur l'autre. Ce barrot doit chevaucher d'avantage ſur cette vaigre.

CHEVET de traverſin de bittes. *Vuuren-wang aan de beeting, of aan de beeting-balk.*

C'eſt une doublure de bois de ſapin, qu'on joint au derriére du traverſin de bittes, parce-que le chêne rague trop le cable. Voiez, Bittes, & Traverſin.

CHEVET de canon, Couſſin. *Kuſſen, Groote Wigge.*

C'eſt un gros billot de bois de ſapin, ou de peuplier, qui étant mis dans le derriére de l'afût du canon, en ſoutient la culaſſe.

CHEVILLE de fer. *Bout, Yſere bout, Spije.*

„Pour un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à l'étam-
„bord, on doit donner aux chevilles de fer deſtinées à être miſes dans le
„gros, un pouce d'épais, & trois quarts de pouce pour celles qui ſont em-
„ploïées au-deſſus. On met huit chevilles de fer à chaque écart de la quille,
„& l'on en fait paſſer dans l'étrave quatre, ou cinq, ou davantage. A
„l'aſſemblage de la quille & de l'étambord il y en doit avoir ſix qui paſſent
„au-travers de la quille, du contre-étambord, & de l'étambord.

CHEVILLE de pompe. *Pomp-bout.*

C'eſt une cheville de fer mobile, qui ſert à aſſembler la bringuebale avec la verge de pompe.

CHEVILLE de potence de pompe. *Bout tot de pomp-knie, of tot de gek.*

Ce ſont certaines chevilles de fer qui paſſent dans les deux branches de la potence de la pompe, & dont l'uſage eſt de tenir les bringuebales : elles ont environ un pié de longueur.

CHEVILLE d'afût. *Bout tot een roopaard.*

C'eſt une autre cheville de fer, qui fait la liaiſon de tout l'afût du canon qu'elle traverſe. Il y en a où ſont des boucles de fer, qu'on apelle chevilles à oreilles, & en Flamand. *Oor-yſers, Boks-ooren, of Boks-hoorens.*

CHEVILLES de fer à charger le canon. *Schiet-bouten.*

Ce ſont des morceaux de fer plus longs que larges, dont on charge les canons, pour mieux couper les manœuvres des vaiſſeaux ennemis. On en met de diverſes longueurs.

CHEVILLES à boucle. *Ring-bouten.*

Ce ſont des chevilles de fer à la tête deſquelles il y a une boucle.

CHEVILLES à grille & à boucle. *Oog-bouten met tacken.*

Ce ſont des chevilles de fer en bois.

CHEVILLES à croc. *Haak-bouten.*

Ce ſont celles qui ont des crocs, & qui ſont aux côtés des ſabords, pour y amarrer les canons: elles ſont auſſi de fer.

CHEVILLES à tête de diamant, ou à tête ronde. *Bouten met ronde hoofden.*

Ce ſont des chevilles de fer dont la tête ne ſauroit entrer dans le bois du vaiſſeau, à-cauſe de ſa groſſeur.

CHEVILLES à tête perdüe. *Slegte Bouten.*

Ce ſont d'autres chevilles dont la tête entre dans le bois.

„CHEVILLES à boucles & à goupilles, pour aider à faire venir les piéces d'un „vaiſſeau, lors-qu'on les poſe, dont les Hollandois ſe ſervent au lieu d'antoit. *Schot-bouts.* Voiez, Antoit.

CHEVILLES à goupilles. *Oog-bouten met ſpeilen.*

CHEVILLES de cadénes de haubans. *Bouts tot de puttings.*

CHEVILLES de bois. *Houte Naagels.*

„Pour lier les membres du vaiſſeau, &, ſur-tout, le bordage & le ſerrage, on ſe ſert plutôt de chevilles de bois, dans les œuvres vives, que l'eau „couvre, que de chevilles de fer; parce-que l'eau ſalée ronge & gâte plutôt le fer que le bois. On trouve des fentons à vendre en divers endroits „de la Hollande, & entr'autres, à Sardam, à dix ſous le cent, pour les „plus longues chevilles, & à huit ou neuf ſous, ſi elles ſont plus courtes; „car il y en a depuis quatorze juſqu'à vingt-ſix pouces de long, & on leur „donne de l'épaiſſeur à proportion de la longueur. On en aporte de toutes „faites d'Irlande, où le bois ſe trouve propre à en faire.

CHEVILLER. *Naagelen.*

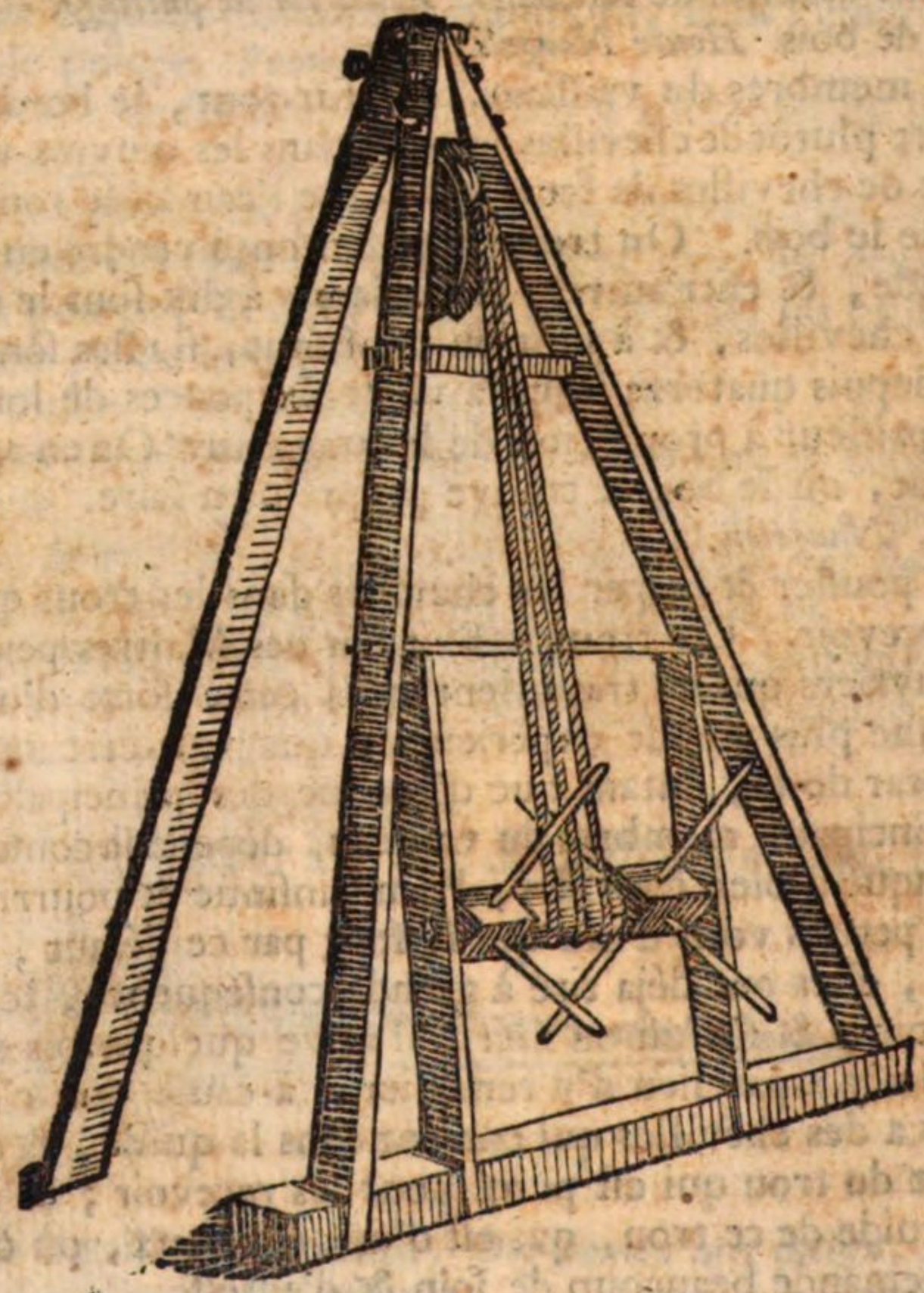
C'eſt mettre, pouſſer & fraper les chevilles dans les trous qui ont été percez pour les recevoir. Ces trous ſe font par des Maîtres perceurs, c'eſt-à-dire par des ouvriers qui ne travaillent qu'à cette ſorte d'ouvrage, pour lequel il faut une plus grande expérience, que peut-être on ne s'imagineroit d'abord; car de-là, autant que d'aucune des principales parties, ou d'aucun des principaux membres du vaiſſeau, dépend ſa conſervation. Pour peu qu'on manque à bien cheviller, l'eau s'inſinüe & pourrit la cheville & le bois, & les petites voies d'eau qui ſe font par ce défaut, étant d'abord imperceptibles, elles ont déja tiré à grande conſéquence, lors-qu'on vient à s'en apercevoir; & ſi c'eſt en mer, il arive quelquefois qu'il n'eſt plus tems, ou qu'il n'y a pas lieu d'y remédier, à-cauſe que c'eſt ſous l'eau. Outre cela il y a des chevilles qui entrent dans la quille, & qui ne vont pas juſques au bout du trou qui eſt percé pour les recevoir; & il faut remplir par-dehors le vuide de ce trou, qui eſt d'un, ou deux, ou deux pouces & demi; ce qui demande beaucoup de ſoin & d'adreſſe.

CHEVILLOTS. *Karviel-naagels*, *Kuvijn-naagels*, *Pennen om touwen aan te beleggen.*

Ce ſont des piéces de bois tournées, dont on ſe ſert quand on veut lancer les manœvres le long des côtés d'un vaiſſeau. C'eſt proprement une ſorte de groſſe cheville. Voiez, Cabillots.

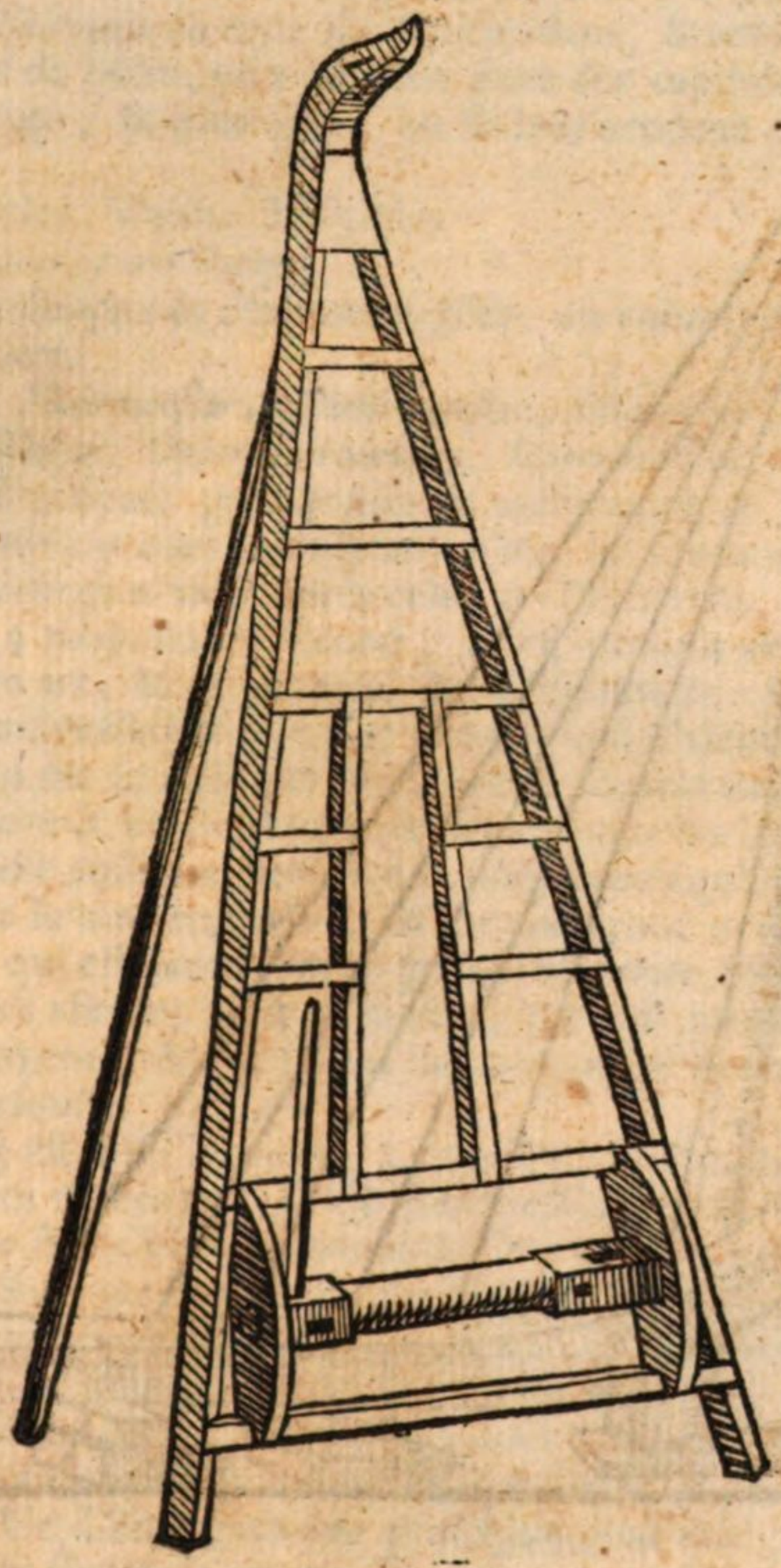
CHEVRE. *Bok.*

C'eſt une machine de Charpentier, par le moien de laquelle on tire avec le cable des poutres, & d'autres groſſes piéces de bois & fardeaux. Elle eſt compoſée de deux piéces de bois qui ſervent de bras, *Beenen*, *of Paalen*, pour apuïer, & qui ſont jointes par une clef, & par une clavette, *Sluitbout in de kop*, & par-embas elles s'écartent l'une de l'autre, & ſont aſſemblées en deux différens endroits avec deux entretoiſes, *Klampen*, *of Scheyen.* Le treüil, *De Spil*, *of Windas*, eſt au milieu de ces entretoiſes, avec deux leviers, *Spaaken*, qui ſervent de moulinet pour tourner le cable, au bout duquel la poulie eſt atachée. Quand il n'y a point de mur, contre lequel on puiſſe apuïer les deux premiéres piéces, on y en ajoûte une troiſiéme, qui ſert à les ſoutenir, & que l'on apelle Bicoq, ou Pié de chevre, *Het derde been.* La corde s'apelle *Looper*, *of Touw*; & les deux piéces de bois qui ſuportent le treüil, & ſur leſquelles il tourne, s'apellent *Klampſpant.* Voici la figure d'une Chévre dont on ſe ſert ordinairement en France.



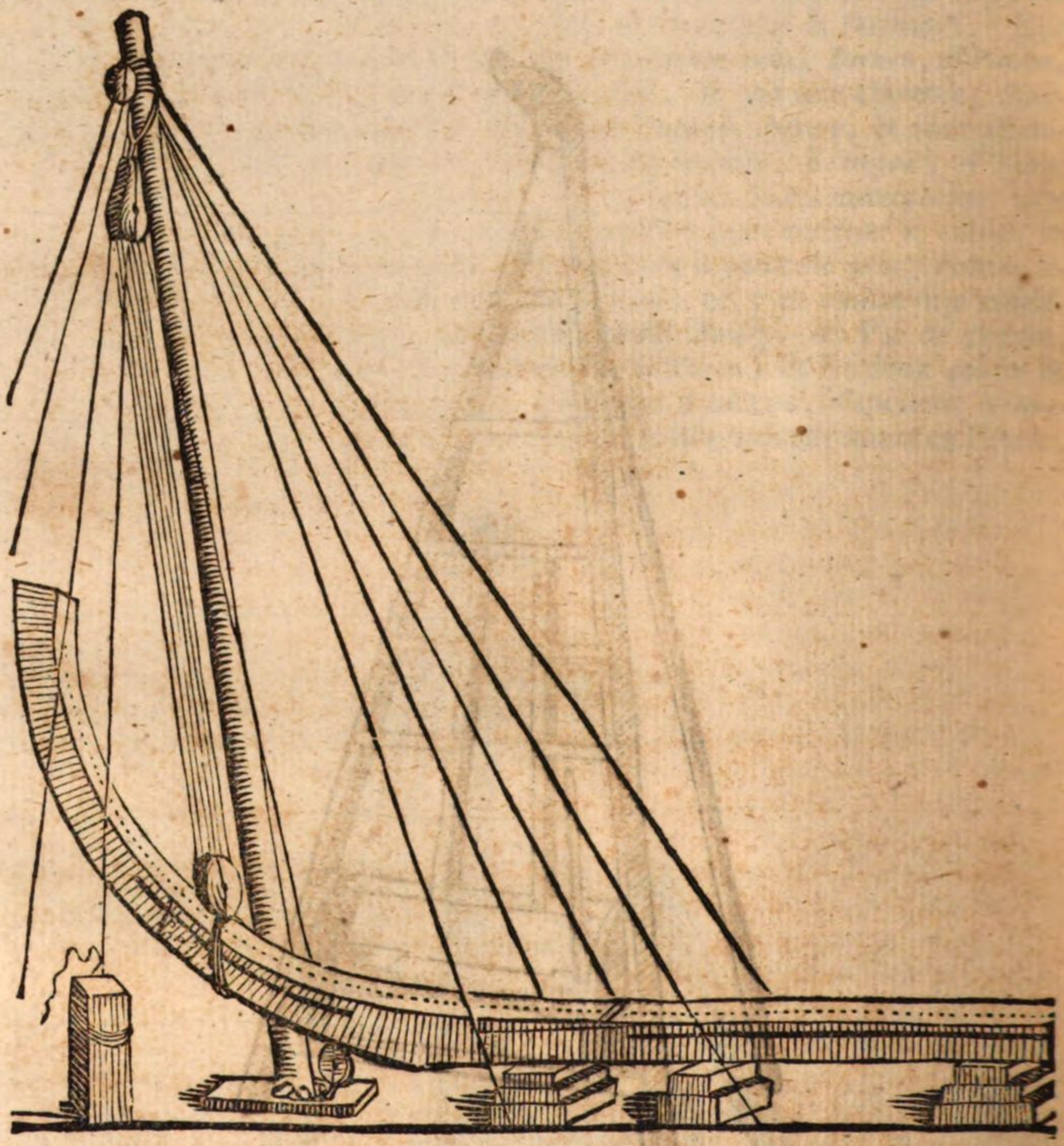
Voici

Voici auſſi la figure d'une Chévre dont on ſe ſert dans les ateliers de conſtruction de Hollande. Elle eſt plus haute que la précédente : elle a une tête, & l'autre n'en a point : elle a diverſes entretoiſes, & il y a de la différence entre la maniére dont les treüils, ou tours, ſont placez : mais ces différences ne ſont pas grandes, & elles n'empêchent pas que l'une & l'autre ne puiſſent être emploiées au même uſage, & produire le même éfet.



Et voici une ſorte particuliére de Chévre dont on ſe ſert auſſi dans les ateliers de Hollande, pour poſer une étrave. Les cordages ſe nomment des Haubans, *Hoofdt-touwen* : le mât du milieu ſe nomme l'Arbre, *Stut* : la poulie qui eſt à la tête, ſe nomme Poulie de cartahu, *Katteblok* : la poulie qui eſt au-deſſous avec ſes cordages, eſt une Caliorne, *Gein-blok* : celle

qui eſt au bas, eſt une ſimple poulie, *Een enkel blok:* la piéce de bois ſur laquelle l'arbre eſt poſé s'apelle l'Empattement, *De plaat:* les piéces, billots, ou pieux, où les haubans ſont amarrez, ſont nommez en Flamand, *Paalen* ou *Stutten.*



CHEUTE, ou Chute des voiles. *De lengte, of de diepte van 't zeil.*
C'eſt leur longueur.

CHICABAUT, Chicambaut, Boute-lof. *Bot-loef.*
C'eſt une longue & groſſe piéce de bois, qui eſt vers l'avant d'un petit vaiſſeau, & qui lui ſert d'éperon, ou de poulaine. Chicabaut eſt moins en uſage que Boute-lof.

CHI-

CHICANER le vent. *Waifelen, Worſtelen tegen de windt, Schraavelen tegen de windt op, In de windt oplaveeren, opzeilen.*

C'eſt prendre le vent en louviant, en faiſant pluſieurs bordées, tantôt d'un côté, tantôt d'un autre. Voiez, Bord, Tenir bord ſur bord.

CHIENS marins. *Zee-honden, Zee-robben.*

C'eſt une ſorte de poiſſon long, à nez pointu, & qui a des dents. Il y en a de grands fort dangereux; & il y en a de petits dont il ſe fait une pêche, ou une chaſſe, dans l'iſle de Schelling en Hollande, à l'embouchure de la *Zuider-zee*. Les Habitans de cette iſle ſe déguiſent, & revêtent autant qu'ils peuvent la forme de bêtes, puis ils vont faire des caprioles qui atirent les chiens ſur le rivage, & plus loin, où ils leur tendent des filets, & les prennent.

CHIONS de marticles. Voiez, Marticles.

CHIORME, *Roeijers op een Galey.*

C'eſt la troupe de forçats & des bonavoglies, ou volontaires, qui tirent la rame dans une galére.

CHIRURGIEN. *Heel-meeſter, Genees-meeſter, Chirurgijn, Barbier.*

CHIRURGIEN Major. *Opper-heel-meeſter, Opper-barbier.*

C'eſt celui qui eſt prépoſé pour penſer & médicamenter les bleſſez & les malades qui ſe trouvent dans le vaiſſeau. Voiez les Ordonnances.

„Le rang du Chirurgien vient après celui de l'Ecrivain. Dans les navi-
„res de guerre il a toujours un ſecond, & eſt pourvu des inſtrumens né-
„ceſſaires pour ſon art, & de quantité de médicamens. C'eſt une grande
„& dangereuſe malverſation que d'en prendre qui n'aïent pas l'expérience
„requiſe, & à qui on ne faſſe pas faire preuve auparavant.
„Outre les onguens & médicamens néceſſaires pour les bleſſez, il faut que
„le Chirurgien faſſe auſſi une bonne proviſion de ceux qu'on adminiſtre pour
„les maladies que la mer engendre, & ſur-tout pour le ſcorbut; maladie
„fort commune, qui eſt cauſée par le genre ſédentaire de vie qu'on mène,
„par la qualité des alimens dont on ſe ſert, par l'air marin, par les peines
„qu'on ſoufre ſouvent, & par le peu de commodité & de moiens qu'on a
„de ſoigner ſa perſonne.
„Le flux de ſang eſt auſſi beaucoup à craindre, & il regne ſouvent, ou ſe
„fait ſentir dans les vaiſſeaux. C'eſt quelquefois la grande chaleur qui le
„donne; quelque-fois c'eſt la quantité de fruits qu'on mange, quand on
„en trouve. Il ſe forme encore des hydropiſies, & on y eſt ataqué de fié-
„vres chaudes, qui ſont cauſées par des vents de terre très-mal-ſains. Si
„les voiages ſont de long cours, & dans des païs chauds, il s'engendre des
„vers dans les jambes; & ſi c'eſt à *Groene-landt*, ou en d'autres païs froids
„qu'on va, ce ſont des douleurs dans les membres, & des paraliſies qu'on
„a à combatre. Un Chirurgien doit principalement être pourvu de médi-
„camens contre ces ſortes de maux.
„Pendant le combat, le Chirurgien ſe tient dans la cuiſine, ou dans la dé-
„pence, parce-qu'il y a plus d'eſpace vuide qu'ailleurs. D'abord on porte
„les bleſſez dans la dépence, d'où on les paſſe dans la cuiſine, chacun à
„ſon tour, pour les mettre entre les mains du Chirurgien, lors-qu'il y eſt,
„par une fenêtre qui eſt dans le fronteau qui ſépare la cuiſine de la dépen-
„ce, & par laquelle on diſtribüe ordinairement les vivres.

„Le

„Le Chirurgien va ſe mettre une fois le jour devant le grand mât, ſous „le haut pont, où les bleſſez, qui peuvent marcher, viennent à lui, & „ſe font penſer; & lors-qu'il vient s'y placer, on l'annonce par une ſor- „te de cri qui eſt deſtiné pour cela.

„On choiſit dans un vaiſſeau la place la moins ſujette aux ébranlemens que „cauſent les mouvemens dont il eſt agité, pour mettre le cofre du Chirur- „gien. Pendant le combat il tient ſes fers au feu, & tous ſes onguens au- „près de lui.

„Il eſt obligé de penſer, ſans aucun ſalaire, toutes les bleſſures que les „matelots ſe font à la manœuvre du vaiſſeau, auſſi-bien qu'au combat.

„Lors-qu'il y a un Médecin à bord, le Chirurgien eſt obligé de le conſul- „ter, & de ſuivre ſon avis.

„Comme il ne ſe donne guéres de combat qu'il n'y ait en même tems plu- „ſieurs bleſſez, ce n'eſt pas trop qu'il y ait deux premiers Chirurgiens, „& deux ſeconds, ſur un navire de guerre, & on le pratique ainſi le plus „ſouvent.

SECOND Chirurgien. *Onder-barbier, Onder-heel-meeſter.*

CHOPINE, ou Chopinette de pompe, Pot de pompe. *Pomp-emmertje, Emmertje.*

C'eſt un petit cylindre qu'on arrête fixe dans le corps de la pompe, un peu au-deſſous de l'endroit où deſcend la heuſe: il eſt percé au milieu, & une ſoupape en couvre le trou.

CHOQUER la tournevire. *De Kaabelaaring vervangen.*

C'eſt rehauſſer la tournevire ſur le cabeſtan, afin d'empêcher qu'elle ne ſe croiſe, ou qu'elle ne s'embaraſſe lors-qu'on la vire.

CHOSES de la mer. *Zee-driften, Al het goedt dat aan de ſtrandt drijft.*

C'eſt tout ce que la mer jette ſur ſes bords, ſoit de ſon propre cru, ſoit des debris d'un naufrage, ou par quelque autre accident.

CHOSES du cru de la mer. *Zee-gewas dat komt aan te drijven.*

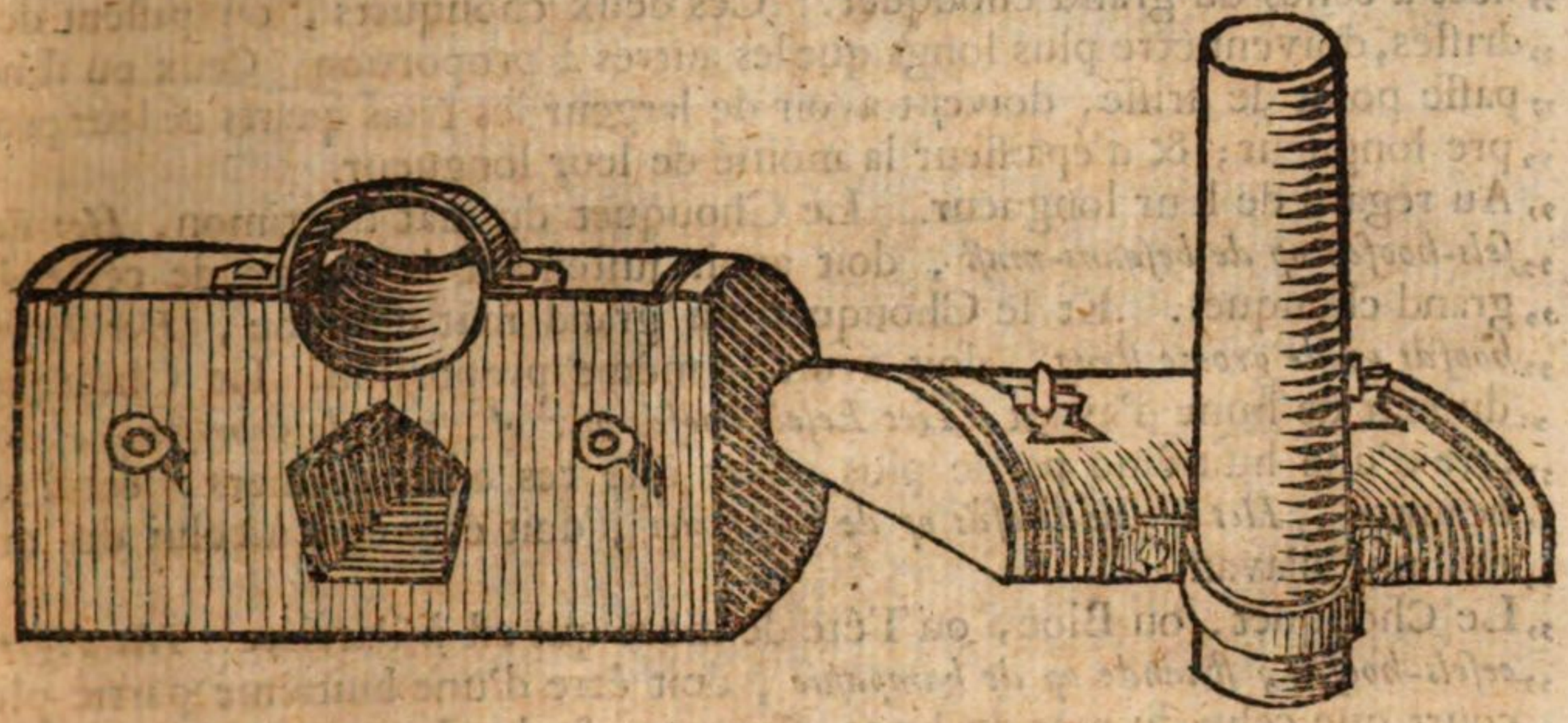
Ce ſont les choſes qui ſont nées dans le ſein même de la mer, & qu'elle roule à ſes bords; comme ambre, corail, poiſſon à lard &c.

Les choſes du cru de la mer, qui n'auront apartenu à perſonne, demeureront entiérement à ceux qui les auront tirées du fond de la mer, ou pêchées ſur les flots; & s'ils les ont trouvées ſur les gréves, ils n'en auront que le tiers, & les deux autres ſeront partagez entre le Seigneur ou le Souverain & l'Amiral.

CHOUQUET, Chuquet, Bloc, Tête de More. *Eezels-hoofdt.*

C'eſt une eſpéce de billot, taillé à-peu-près en quarré par-deſſous, & rond par-deſſus. On s'en ſert pour couvrir la tête du mât, & pour empêcher

pêcher que la pluïe ne tombe deſſus, & auſſi pour emboîter un mât à côté de l'autre. Il eſt percé en mortaiſe, pour embraſſer le tenon des mâts. Le pendour des balancines & leur branche ſupérieure ſont amarrez au chouquet. *Voici* deux différentes figures de chouquets.



„Le Chouquet eſt un gros billot à-demi rond, avec une grande entaille „ou mortaiſe: il eſt de peu d'ornement. Les mâts de hune, les perroquets „& les bâtons de pavillon, entrent chacun dans un chouquet, qui les „afermit, & les entretient avec le mât qui eſt au-deſſous, & ce chouquet „eſt enfermé dans un collier de fer qui l'embraſſe. On le taille en demi-„rond, plus pour le décharger que pour l'agrément.

„Au-deſſous du chouquet il y a deux boucles, ou petits cercles de fer, „par où paſſent les palans qui ſervent à hiſſer & à amener les mâts de „hune.

„Il y a auſſi dans les chouquets, des clefs de bois qui ſont garnies de fer, „qui embraſſent les vergues. On les couvre de peaux de mouton, pour em-„pêcher que les voiles ne ſe gâtent, & ne s'uſent trop contre ces endroits-là.

„Les côtés en ſont garnis d'une grande quantité de petits cloux, afin qu'ils „en ſoient plus ſolides.

„Le grand Chouquet d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre-piés de long de „l'étrave à l'étambord, doit avoir trois piés & un pouce de long, deux „piés de large, & quatorze pouces de haut.

„Le Chouquet du mât de miſéne doit avoir deux piés & demi de long, „vingt & un pouce & demi de large, & douze pouces & demi de haut.

„Les Chouquets de l'artimon, du grand mât de hune, & du beaupré, „doivent avoir ſeize pouces de long, douze pouces de large, & ſept pou-„ces d'épais, ou de haut.

„Les Chouquets du grand & du petit perroquet, doivent avoir quatorze „pouces de long, un pié de large, & ſix pouces & demi de haut: celui du „bâton de pavillon doit avoir douze pouces, & celui du petit beaupré, „neuf pouces.

„Quelques Charpentiers donnent de longueur au Chouquet du grand mât, „*Het Eeſels-hoofdt op de groote maſt*, la ſeptiéme partie de la largeur du vaiſ-

„ſeau;

„ſeau; & ils lui donnent de largeur les cinq huitiêmes parties de ſa propre „longueur. Pour ſon épaiſſeur ils lui donnent les deux tiers de ſa largeur.

„Le Chouquet du mât de miſêne, *Het Eeſels-hoofdt op de fokke-maſt*, ſelon „ces mêmes Charpentiers, doit être d'une huitiême partie plus court que „celui du grand mât. Sa largeur & ſon épaiſſeur doivent être proportio- „nées à celles du grand chouquet. Ces deux chouquets, où paſſent des „driſſes, doivent être plus longs que les autres à proportion. Ceux où il ne „paſſe point de driſſe, doivent avoir de largeur les trois quarts de leur pro- „pre longueur; & d'épaiſſeur la moitié de leur longueur.

„Au regard de leur longueur. Le Chouquet du mât d'artimon, *Het Ee- „ſels-hoofdt op de beſaans-maſt*, doit avoir juſtement la moitié de celle du „grand chouquet. Et le Chouquet du grand mât de hune, *Het Eeſels- „hoofdt op de groote ſteng*, doit avoir la même proportion. Le Chouquet „du mât de hune d'avant, *Het Eeſels hoofdt op*, *of*, *van de voor-ſteng*, doit „être d'une huitiême partie plus court que ces deux derniers: celui du „beaupré, *Het Eeſels-hoofdt op de boegſpriet*, doit être égal à celui du mât „de hune d'avant.

„Le Chouquet, ou Bloc, ou Tête de more qui eſt à l'arriére. *Het Agter- „eeſels-hoofdt*, *ſtaande op de kampanie*; doit être d'une huitiême partie plus „court que celui du mât de hune d'avant: & le chouquet du perroquet „d'artimon, *Het Eeſels-hoofdt op de kruis-ſteng*, doit être d'un tiers plus court „que ce dernier. Les Chouquets du grand perroquet, du perroquet de „miſéne, & du perroquet de beaupré, *De Eeſels-hoofden van de groote-en- „voor-bram-ſtengens*, *en van de blinde-ſteng*, doivent être égaux en longueur „à celui d'artimon, & entre eux, à un ou deux pouces près, ſelon que le „Charpentier le juge plus à propos. Néammoins le perroquet de beau- „pré doit toujours être le plus gros. Par éxemple, ſi le chouquet du mât de „hune d'avant a vingt-huit pouces, celui de l'arriére en aura vingt-quatre, „celui du perroquet de fougue en aura ſeize, celui du perroquet de beaupré „en aura quinze, celui du grand perroquet en aura quatorze, celui du per- „roquet de miſéne en aura treize, & les autres à proportion.

CHUTE de voiles. Voiez, Cheute.

C I.

CIEL. Ciel embrumé. *Miſtig weer.*

Lors-que l'on voit l'horiſon couvert de nuages, on dit que le Ciel eſt embrumé.

CIEL fin. *Helder weer.*

C'eſt quand le Ciel eſt clair, & ſans nuages.

GROS Ciel *Swaar weer*, *Donker en guur weer.*

Cela ſe dit quand de gros nuages paroiſſent en l'air.

LE Ciel ſe hauſſe. *Het weer klaart op.*

C'eſt pour dire qu'il s'éclaircit.

CIMAISE. Voiez, Simaiſe.

CINCENELLE, ou petit Cable. *Een Paardelijn.*

C'eſt une corde de groſſeur moïenne, ou une eſpéce de petit cable, dont les Bateliers ſe ſervent à remonter leurs bateaux, & à d'autres uſages.

CINGLAGE, Singlage. *De loop van een ſchip geduurende een eetmaal.*

C'eſt le chemin qu'un vaiſſeau fait en vingt-quatre heures.

CIN-

CINGLAGE. *Zee-volks-loon.*
C'eſt le loïer des gens de marine.
CINGLER, ou Singler. *Loopen, Vaart-maaken, Zeilen.*
C'eſt, Faire route, Aller ou courir à la voile, ou Conduire un vaiſſeau ſur l'eau.
CINGLER. *Zeilen met alle de zeilen by.*
C'eſt auſſi, Aller à toutes voiles.
CINTRAGE, Ceintrage. *Touwen, om om te binden, of om te gorden; Sortouwen.*
On apelle Cintrage toutes les cordes qui ceignent, qui lient & qui entourent quelque choſe.
CINTRE, Ceintre. *Boog.* Plein Ceintre. *Ronde boog.*
CINTRER un vaiſſeau quand il largue. *Een ſchip met touwen in noodt om binden, gorden, ſorren, omgorden.*
CISEAU. *Bytel, Beitel.*
C'eſt un ferrement tranchant par une des extrémités, & ſervant à tailler le bois.

GRAND ciſeau. *Breede beitel.*
CISEAU à deux biſeaux. *Een drieling ſteek-beitel.*
CISEAU de lumiére. *Een half-ſteek-beitel.*
C'eſt pour percer le bois.

CISEAU Ebauchoir. *Een groote Fermoor.*

C'eſt celui qui ſert à ébaucher les mortaiſes : il a un manche de bois, avec des viroles par les deux bouts.

CISEAU à manche de bois avec viroles. *Een groote Fermoor met een hecht, met ijſere banden.*

C'eſt la même choſe qu'ébauchoir.

CISEAUX à froid. *Kou-beitels.*

C'eſt pour couper le fer à froid.

CISEAUX, ou Tranches pour fendre le fer à chaud. *Breek-beitels.*

CISEAU à fiches. *Een Fermoortje.*

C'eſt pour ferrer les fiches dans le bois.

CIVADIE'RE, ou Sivadiére. *Groot-blindt, Onder-blinde, Blinde.*

C'eſt la voile du mât de beaupré : comme elle eſt fort inclinée elle a deux grands trous à chaque point, vers le bas, afin que l'eau qu'elle reçoit ſe puiſſe écouler au même inſtant. Nous nous ſervîmes utilement de la civadiére, ou voile de beaupré, qui par ſa ſituation a l'avantage de tirer le vaiſſeau, là où les autres voiles ne font que le pouſſer. La voile de beaupré prend tout le vent qui échape le long du bordage; mais à vent en poupe, le tappecul y fait quelque obſtacle. Quelques-uns eſtiment que la civadiére ſert plus à ſoutenir le navire, & à le dreſſer vers le haut, qu'à le pouſſer en avant. Voiez, Voile.

CLAI-

CLAIRON. *De Roode in den hemel.*

C'eſt un endroit du ciel qui paroît clair dans une nuit obſcure.

CLAMP, Gaburon, Gemelle. Voiez, Iumelle.

CLAMP. *Een ſchijf in een gat van een dik ſtuk houts.*

C'eſt une petite piéce de bois, en forme de rouët, qu'on met, au-lieu de poulie, dans une mortaiſe.

CLAMP, ou Clan du mât. *De Schijf van 't hombergat, of tuingat, of ommergat.*

C'eſt un demi-rond dans une mortaiſe apellée Encornail, qui eſt au ton du mât; lequel demi-rond eſt fait dans le bois du même mât, & c'eſt-là que paſſe l'étague. Voiez, Encornail.

Il y a deux Clans au grand mât de hune, parce-qu'il y a deux étagues, ou une étague & une guindereſſe; mais aux petits mâts il n'y en a qu'un.

CLAMP de beaupré. *Bolſter, Twil, Klos.*

C'eſt une piéce de bois en forme de demi rouët, que l'on met dans une mortaiſe, & qui ſoutient le beaupré près de l'étrave.

„On poſe le mât de beaupré ſur l'étrave, ou ſur un clamp qu'on met à „côté de l'étrave. Ce clamp, dans un vaiſſeau de cent trente-quatre piés, „doit avoir neuf pouces d'épais. On dit auſſi Couſſin.

CLAPET. *Klap, Klep.*

C'eſt une ſoupape qui ſert à atirer l'eau.

CLAPET de pompe. *Klap, Klep, Hilletie, Klap en leer.*

C'eſt une ſoupape de cuir, cloüée à la chopinette de la pompe d'un vaiſſeau: elle ſert à atirer l'eau du fond.

CLAPETS. *Leertjes tot de maamieringen van de boſſen.*

Ce ſont les petits morceaux de cuir qu'on met au-lieu de maugéres, devant les dalots des petits vaiſſeaux.

CLASSE. *Verdeeling van matrooſen om by beurten op des Konings oorlog-ſcheepen te dienen.*

C'eſt un ordre établi pour faire trouver les matelots par années; ou-bien une diviſion de tous les Pilotes, Maîtres, Contre-maîtres, Calfateurs, Canoniers, & généralement de tous les matelots des provinces maritimes du Roïaume de France, qui par l'ordre du Roi ſont enrolez, & diſtribuez par parties, chacune deſquelles on apelle Claſſe. Ceux des Provinces de Guïenne, Bretagne, Normandie, Picardie, Païs conquis & reconquis, ſont diviſez en quatre claſſes; & ceux de Poitou, Xaintonge, Païs d'Aunix, iſles de Ré & d'Oleron, Riviére de Charente, Languedoc & Provence, en trois claſſes. Chaque claſſe ſert alternativement, de trois ou quatre années l'une, ſuivant la diviſion qui en a été faite, ce qui facilite les armemens, ſans qu'il ſoit néceſſaire de fermer les ports, ni d'interrompre la navigation des Particuliers, comme on étoit obligé de faire avant l'établiſſement des claſſes. Le dernier enrolement fut diſtribué en trois claſſes, & l'Edit en fut donné à Nanci, l'année 1673.

CLAVETTE, ou Goupille. *Schaar, Speil, Spil, Spie.*

C'eſt un morceau de fer qui paſſe au-travers d'une cheville de fer, & qui ſert à l'arrêter.

CLEF de ton de mât; Clef de mât de hune. *Slot-hout, Slot-ijſer.*

C'eſt le bout d'une groſſe barre de fer, ou de bois, qui entre dans une mor-

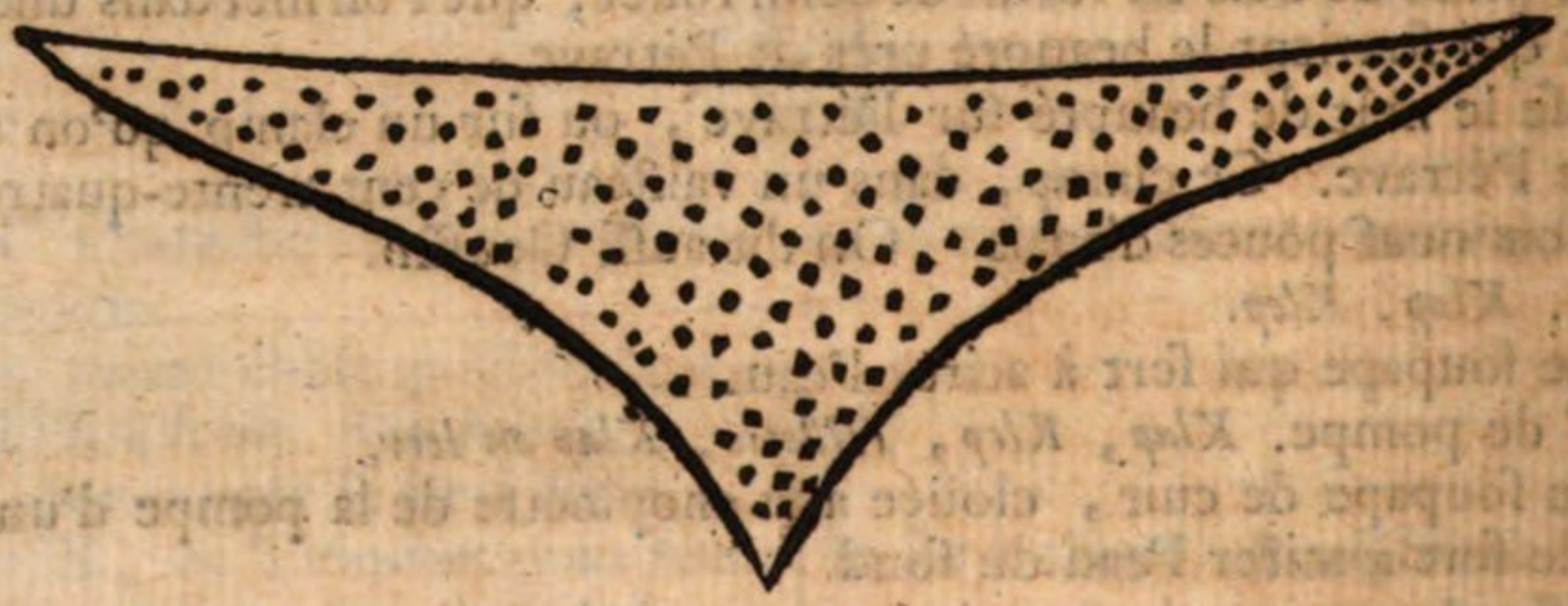
mortaiſe, au bout d'embas du mât de hune, & qui ſert à le ſoutenir debout ; & que l'on ôte chaque fois qu'il faut amener ce mât : ou-bien, C'eſt une cheville quarrée de fer, ou de bois, qui joint un mât avec l'autre, vers les barres de hune ; & que l'on ôte quand il faut amener le mât.

CLEF des eſtains, ou Contre-fort. *Broek-ſtuk.*

C'eſt une piéce de bois triangulaire qui ſe poſe ſur le bout des eſtains, & qui les entretient avec l'étambord. On dit auſſi Contre-fort.

„ La Clef des eſtains a un pouce d'épaiſſeur moins que l'étrave.

„ Selon le ſentiment de quelques Charpentiers, la Clef des eſtains d'un vaiſ„ ſeau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à l'étambord, ne doit „ avoir que ſept pouces d'épais, & elle doit couvrir les bouts des eſtains. „ Elle eſt renforcée de deux courbatons ; & jointe à l'étrave par quelques „ chevilles de fer qui paſſent au-travers, dans ſon milieu ; & il y en a „ quatre autres à chaque côté.



TAQUET de la Clef des eſtains. *Klos onder 't broek-ſtuk.*

Comme on n'emploie pas de pareille piéce en France, on ſe trouve obligé d'atribuer ce nom à cette piéce, qui eſt une piéce de bois d'épaiſſeur convenable, qui ſe met ſous la clef des eſtains. La figure fera comprendre ce que c'eſt. La pointe de la clef des eſtains tombe dans l'entaille qui eſt au taquet. Les Charpentiers François diſent que comme les Hollandois ne tiennent pas le contre-étambord fort long, ainſi que la figure le fait connoître, ils ont beſoin quelquefois d'ajoûter ce taquet entre le contre-fort & le contre-étambord : mais les François faiſant le contre-étambord plus long, il s'étend juſqu'au contre-fort, & ne laiſſe point de place pour un tel taquet.

CLEF de pierrier. *Spil van een baſſe.*

C'eſt une clef de fer, faite en façon de goupille, qui tient la boîte du pierrier où elle doit être.

CLEF de pompe. *Pomp-bout.*

C'eſt une maniére de cheville de bois quarrée, par le moien de laquelle la bringuebale eſt tenüe ſujette avec la pompe.

CLEF. *Torn-touw.*

Ce mot ſe dit auſſi d'un bout de cable qui tient un vaiſſeau par l'arriére, quand on le veut mettre à l'eau. D'autres l'apellent Chef. Voiez, Lancer.

CLEFS du guindas. *Schillipen, Dekſels op de ſchild-banken.*

Ce ſont de petites piéces de bordage, entaillées en rond, qui tiennent les bouts du guindas ſur les coites.

CLEF de mouſquet. *De Sleutel van een musket.*

C'eſt un inſtrument de fer qui n'a qu'un trou quarré, & qui eſt fait en eſpéce de manivelle; & qui ſert à bander le reſſort d'un mouſquet.

CLEF de rouët de piſtolet. *De Trekker.*

C'eſt un petit inſtrument qui n'a qu'un trou quarré, & qui eſt fait en eſpéce de manivelle, qui ſert à bander le reſſort d'un piſtolet, ou d'une carabine &c.

„CLERC de la Secretairie, ou du grêfe de l'Amirauté. *Clercq ter Secretarie.*

„Ce ſont des Clercs ſous le Secretaire ou Grêfier, dont il ſe ſert pour tou-
„tes les dépêches & expéditions. Ils prêtent ſerment à la Chambre.

CLERC de guet. *Een ſeeker Beampteling, die de wagt op de kuſten doet vergaederen.*

Celui dont la fonction eſt d'aſſembler le guet ſur les ports de mer, & ſur les côtes, & qui en fait le raport à l'Amirauté.

CLIMAT. *Landt-ſtreek, Landts-douw, Klimaat, Clima.*

C'eſt un eſpace de terre dans lequel les plus grands jours d'Eté vont juſqu'à une certaine heure; & un climat n'eſt différent de celui qui eſt le plus proche de lui, qu'en ce que le plus grand jour d'Eté eſt plus long, ou plus court d'une demie-heure en un endroit qu'en l'autre. Il y a vingt-trois climats de chaque côté de la Ligne. Le vulgaire apelle Climat une terre différente de l'autre, ſoit par le changement des ſaiſons, ou des qualitez de la terre, ou même des peuples qui y habitent, ſans aucune rélation aux plus grands jours d'Eté.

„Un Climat eſt une certaine étendüe de la terre, compriſe entre deux pa-
„rallèles, dans laquelle le plus long jour d'Eté eſt plus long d'une demie
„heure que dans l'étendüe qui en eſt proche. Quelquefois ces deux ter-
„mes de Climat, & de Parallèle, ſont pris dans le même ſens, pour cet
„eſpace entre deux Parallèles. Les Climats ſont diviſez en Septentrio-
„naux & Méridionaux, les uns étant depuis la Ligne Equinoxiale juſques
„au pole Arctique, & les autres juſques au pole Antarctique.

CLINCART, ou Clincar. *Klinkaart.*

C'eſt un nom que l'on donne à certains bateaux plats de Suéde, & de Danemarc.

CLISSON. Voiez, Cloiſon, & Fronteau.

CLOCHE, Clochette. *Klok, Bel, Bengel.*

SONNER la clochette. *Bengelen.*

„On la ſonne ordinairement pour avertir l'équipage de venir à la priére,
„ou de venir manger.

„CLOCHE. *Klok, Een werktuig daar men mede onder waater gaat.*

„C'eſt une machine, dans laquelle un homme peut demeurer quelque tems
„ſous l'eau.

„Les choſes qui ſont tombées au fond de la mer, ou ailleurs au fond de
„l'eau,

„l'eau, ſoit par naufrage ou autrement, peuvent en être retirées par le „moien de cette machine, dont voici la deſcription & l'uſage.

„Elle doit être de bois, de plomb, de fer, ou de cuivre. Néammoins la „matiére la plus peſante eſt la meilleure pour réſiſter à la force de l'eau, „qui briſe aiſément les matiéres legéres; & pour plonger & deſcendre à „fond avec plus de facilité, & y demeurer droite dans la même ſituation „où elle y eſt deſcendüe.

„Cette machine a la figure d'une Cloche, ou d'une de ces tonnes qui ſer„vent de boüée, & qui ſeroit ouverte par-deſſous. Sa hauteur eſt à-peu„près comme celle d'un homme de moïenne taille. Par le bas, autour du „bord, il y a un gros cercle de fer, pour maintenir la cloche; autrement, „& ſi ce gros cercle de fer n'y étoit pas en-dedans, la force de l'eau pour„roit enfoncer les côtés de la machine, & les faire joindre l'un à l'autre.

„Le diamétre de la cloche eſt de trois grands piés par le bas, (on ſu„poſe que l'Auteur, qui a écrit *Een groote ſchreede*, Un grand pas, a vou„lu parler d'un pas géométrique) & par le haut elle eſt fort pointüe, par„ce-que cette ſorte de figure coupe mieux l'eau, que ne feroit une plus „ronde. Elle eſt ſurliée de cordes tout-autour, dont il y en a quelques„unes qui vont juſques au bas; & on y atache des plaques de plomb d'un „pié en quarré, & de l'épaiſſeur de deux pouces. A chaque coin de ces „plaques il y a un trou, par lequel les cordes paſſent, & ces plaques pen„dent deux piés au-deſſous de la cloche.

„C'eſt ſur ces plaques que l'homme qui eſt dans la cloche, & qu'on a deſ„cendu ſous l'eau, poſe ſes piés, & tous les utenſiles dont il a beſoin pour „ſon travail; ce qui fait qu'on les tient plus ou moins grandes, ſe„lon la qualité & quantité des utenciles qui doivent auſſi deſçendre ſous „l'eau.

„Au-deſſus de la cloche il y a un grand croc, où l'on atache une corde, „& cette corde eſt paſſée dans une poulie qui eſt proche de l'étrave du „vaiſſeau, d'où l'on coule l'homme & la cloche dans l'eau: & c'eſt avec „le cabeſtan, qu'on lâche ou qu'on retire la corde.

„Toutes les parties des jambes de l'homme qui deſcendent plus bas que le „bord de la cloche, & qui ſont apuïées ſur les plaques, toutes ces parties, „dis-je, & encore deux pouces au-deſſus ſe moüillent en entrant dans l'eau, „parce-qu'il entre deux doigts d'eau dans la cloche, lors-qu'elle com„mence à en toucher la ſuperficie.

„On a déja pû comprendre qu'il faut que la machine ſoit d'un grand poids „pour enfoncer. C'eſt avec de grandes par le moien de tenailles, qui ſe ferment „& ſe ſerrent avec des cordes, qu'on prend les choſes qui ſont ſous l'eau.

„Les figures de ces tenailles ſont différentes: on les fait par raport aux cho„ſes qu'on veut pêcher. Les unes ſont deſtinées à enlever du canon; „d'autres à enlever des ancres & des balles de marchandiſes; & d'autres à „enlever des barres de fer. Les branches étant atachées aux piéces qu'on „veut avoir, ſont retirées par des cordes atachées aux tenailles, qu'on enlè„ve par le moien du Cabeſtan du navire.

„Il faut laiſſer couler la cloche fort doucement dans l'eau, autrement elle „pourroit tourner ſur le côté. Mais quand on la retire il faut le faire le „plus vîte qu'on peut.

„Un

„Un homme qui a été ſous l'eau, dans une de ces machines, a raporté „qu'on y peut demeurer une demie heure, & quelquefois un peu plus, ou „un peu moins. La vüe y eſt fort libre: & l'homme qui touche au fond, „peut voir diſtinctement l'eau qui monte peu-à-peu dans la machine; & „lors-qu'elle lui vient juſques à la gorge, & qu'il ſe voit en danger de „noïer, il tire une corde, qui eſt atachée autour de ſon corps, & à ce ſig- „nal ceux qui ſont dans le vaiſſeau le retirent. A-meſure qu'on l'enlève „l'air augmente dans la machine, & l'eau y baiſſe; & elle ſe trouve tout- „à-fait vuide lors-qu'elle vient ſur l'eau.

„Plus le plongeur demeure ſous l'eau, & plus l'air de la cloche devient „chaud, ſi-bien que quelquefois même il ſaigne du nez.

„Lors-qu'il veut être plus à côté, ſoit à droite, ſoit à gauche; en avant „ou en arriére, il fait des ſignaux par des cordes qui ſont atachées au bord „de la cloche, par le bas, & qui répondent au vaiſſeau, où en eſt l'autre „bout.

„A-moins que les éfets naufragez, ou jettez à la mer, ne ſoient enfoncez „fort avant dans le ſable, on peut compter qu'ils peuvent être retirez par „le moien de cette machine, dans laquelle on ſe peut mettre cent fois en „un jour, & aller viſiter les plus profonds abîmes de l'Océan.

„Il eſt bon auſſi d'avertir, que tout ce qui eſt ſous l'eau ſe trouve ex- „trémement leger, & comme deſtitué d'une partie de ſa peſanteur natu- „relle, enſorte qu'un homme peut enlever des fardeaux très-peſans.

„Il eſt à préſumer que ſi l'on faiſoit une telle machine pour enfermer la tête „où le haut d'un homme ſeulement, & qu'on trouvât le moien de l'ata- „cher aſſez ferme à ſon corps, il pourroit marcher ſous l'eau comme ſur la „terre.

CLOISON. *Schot, Beſchot, Schutting.*

C'eſt un rang de pôteaux eſpacez environ à quinze ou dix-huit pouces, & qui étant remplis de panneaux partagent les apartemens des chambres dans les navires. Les cloiſons d'ais ſont faites avec de ſimples ais, & lambriſſées de chaque côté, & les cloiſons de menuïſerie ſont faites de planches à languettes, poſées en couliſſe.

FAIRE une cloiſon, Séparer d'une cloiſon. *Met planken beſchieten.*

CLOISON à jour. *Traalie-ſchot.*

C'eſt celle qui eſt faite de barreaux de bois tournez, ou quarrez, qui ne vont qu'à certaine hauteur, & qui ſont à certaine diſtance les uns des autres.

CLOU. *Spijker, Naagel.*

C'eſt un petit morceau de métal pointu, qui ſert à divers uſages dans les vaiſſeaux. Voiez, Fer.

„L'uſage des cloux eſt d'atacher un bois à un autre bois, c'eſt pourquoi „ils doivent, en général, avoir une fois plus de longueur que n'ont d'é- „paiſſeur les bois qu'ils doivent cloüer & joindre enſemble.

CLOUX de poids & de fiches. *Duim-ſpijkers.*

Ce ſont des cloux qui ont depuis un pouce de longueur juſqu'à vingt-ſept, & de largeur depuis une ligne juſques à douze. Il s'en trouve dans les magaſins du Roi de France, pour tout ce qui eſt néceſſaire dans la marine, ſoit pour joindre des mâts de pluſieurs piéces, pour aſſembler les piéces du

gouvernail, pour cloüer les bordages contre les membres, pendre & doubler les mantelets des ſabords, & pour d'autres uſages. Les plus longs cloux dont les Hollandois ſe ſervent, ne paſſent guéres quinze pouces de long.

„Les Cloux de 4. 5. 6. juſqu'à dix pouces de long, valent dix livres les „cent livres peſant.

CLOUX de ferrure de gouvernail & de pentures de ſabords. *Roer-naagels, Klamp-ſpijkers, Anker-ſpijkers, Bandt-naagels.*

Il y en a de trois ſortes de longueurs, l'une de trente livres le millier; l'autre pèſe cinquante ſix livres le millier; & l'autre eſt de cent livres le millier.

CLOUX de double carvelle. *Spijkers van vijf duim.*

Ils ont cinq pouces de long, & trois lignes de large, & pèſent cent livres le millier.

CLOUX de carvelle. *Spijkers van ſeſtig pondt.*

Ils ne peſent que cinquante ſix à ſoixante livres, & ont quatre pouces de long, & deux lignes & demie de large.

CLOUX de demi-carvelle. *Spijkers van dertig pondt.*

Le millier pèſe trente livres, & ils ont trois pouces de long & une ligne & demie de large.

CLOUX de ſabords. *Spijkers tot poorten met vijf ſlaagen op het hoofdt.*

Ceux-ci ſont à tête de diamant, & ſervent à doubler les mantelets des ſabords, & le millier pèſe trente livres.

CLOUX de doublage. *Cent-of-zoom-of-huidt-ſpijkers.*

Ce ſont des cloux gros & courts, & le millier pèſe auſſi trente livres.

CLOUX de double tillac. *Las-ijſers.*

Ils ont deux pouces un quart de long, & une ligne & un quart de large. Le millier pèſe dix livres.

CLOUX de tillac. *Schot-ſpijkers.*

Ils ſont larges d'une ligne, & longs d'un pouce & demi. Le millier pèſe cinq livres, ou ſept.

CLOUX de demi-tillac. *Vier-pondt-ſchot-ſpijkers, Vier-pondt-ſluipers-of-duikers.*

Ils ont quinze lignes de long, & trois quarts de ligne de large. Le millier pèſe quatre livres. Les Hollandois en ont dont le bout eſt gros & plat, & les autres ont la pointe quarrée, & pourtant fort pointüe.

CLOUX à river. *Dertig-pondt-klamp-ſpijkers, of Bandt-naagels.*

Ils n'ont point de pointe, & ſont gros & courts: ils ſervent à joindre les bouts de cercles de fer enſemble, & pèſent trente livres le millier.

CLOUX de liſſe. *Spijkers van ſeventien pondt.*

Les deux ont ſix lignes de long, & une ligne & demie de large, & le millier pèſe dix-ſept livres. Chez les Hollandois ils ne ſont pas de ce même poids.

CLOUX de maugére. *Vier-pondts naagelen met plaat-hoofden.*

Ils ont la tête fort large & plate, & ſont d'un pouce de large. Le millier pèſe quatre livres.

CLOUX de plomb. *Vier-pondt-lood-naagels met een ſlag.*

Ils ont un pouce de long, & une ligne de large. Le millier pèſe quatre livres.

COBES, Ancettes. *Leeuwers, Oogen in 't lijk, Leeuwers-oogen.*

Ce ſont des bouts de cordes qui ſont jointes à la ralingue de la voile, & dont la longueur ne paſſe pas un pié & demi : elles ſervent en ce qu'on y paſſe d'autres cordes nommées Pattes de boulines.

COCHE. Porter les huniers en coche. *Met mars-zeils in de top loopen.*

C'eſt les hiſſer au plus haut du mât.

COCHE d'afût de bord. *Inkeep.*

C'eſt ainſi que quelques-uns apellent les dents, ou entailles, qui ſont dans les flaſques, au derriére de l'afût, pour y poſer le traverſin.

COCOTIER. *Kokos-boom, Klap neut-boom.*

Cet arbre eſt ſi néceſſaire à la navigation des Indiens, qu'on à cru le devoir mettre ici. C'eſt une eſpéce de palmier le plus beau de tous. Son tronc n'a pas un pié d'épaiſſeur, & n'a ſes branches qu'à l'extrémité, où elles s'étendent comme celles du datier. Son fruit ne vient point aux branches, mais au-deſſous du tronc même, en des bouquets qui ont dix ou douze noix. Sa fleur reſſemble à celle du chateigner, & cet arbre ne vient que ſur les bords des riviéres, & près de la mer, dans une terre ſabloneuſe, où il croît fort haut. Il eſt extrémement commun dans les Indes, & ſon bois eſt ſpongieux. Dans les iſles des Maldives les habitans en font des navires, avec leſquels ils paſſent la mer, ſans y emploïer que ce qui vient du Cocotier. Ils font leurs cables du brou qui envelope le fruit : les feüilles leur ſervent à faire des voiles ; le bois à faire des planches, des chevilles, & des ancres ; & le fruit leur ſert de vivres.

COFRE de bord. *Kiſt, Scheeps-kiſt.*

C'eſt un cofre de bois, dont l'aſſiette eſt plus large que le haut, & où les gens de marine mettent ce qu'ils portent à la mer pour leur uſage.

COFRES à gargouſſes. *Kardoes-kiſten.*

Ce ſont des retranchemens de planches, faits dans les ſoutes aux poudres, où l'on met les gargouſſes après qu'on les a remplies.

COFRES à feu. *Vuur-kiſten.*

Ce ſont des cofres qu'on remplit de feux d'artifices & de matiéres combuſtibles, & qu'on tient en quelque endroit, pour endommager les ennemis qui ont ſauté à bord, ou pour faire ſauter le vaiſſeau entier. On eut recours à deux cofres à feu qui avoient été placez ſur la dunette, proche du mât d'artimon.

COGNAC. *t' Saamen-ſtooting, of t' ſaamen-vloeying van twee rivieren.*

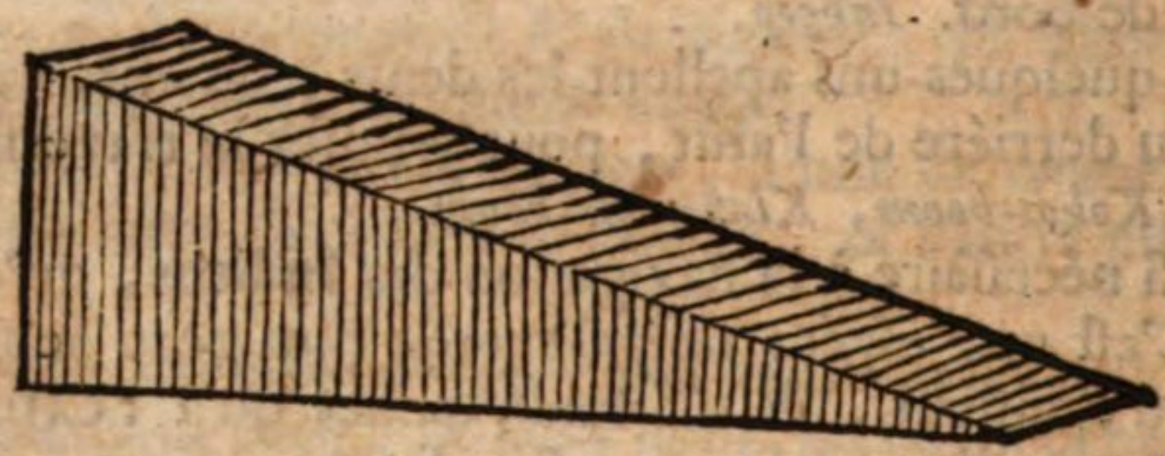
On ſe ſert en pluſieurs endroits de ce mot pour ſignifier l'embouchure d'une riviére en une autre : ainſi on apelle Cognac la jonction de pluſieurs ruiſſeaux dans la Charante.

COIGNE'E. Eſpéce de hache. *Een Axe, Een Houw-bijl.*

C'eſt un outil de fer acéré, plat & tranchant en forme de hache. Toutes les coignées ont un manche de bois pour les tenir, & il y en a de grandes & de petites pour les Charpentiers. Les grandes leur ſervent, pour équarrir & aſſembler le bois ; & les petites, qui ſont à grand manche, pour abatre le bois ſur pié, & ébaucher les piéces afin de les équarrir. Il y a d'autres coignées apellées par quelques-uns, Epaules de mouton, à-cauſe de leur grandeur, & d'autres que l'on apelle petits Hacheteaux. Voiez, Hache.

COIN. *Kegge, Scheeps-wigge, Mooker-bytel.*

C'eſt un morceau de bois, ou de fer, qui a une tête & un taillant, & dont on ſe ſert pour fendre le fer, ou le bois. Le Coin eſt compoſé de deux plans inclinez, & pour bien fendre il faut néceſſairement que l'angle en ſoit aigu.



COINS de fer à fendre du bois. *Mookers-bytels.*

COINS de mât. *Vijſtingen.*

Ce ſont certains coins de bois, qu'on fait de bouts de jumelles: ils tiennent de leur rondeur & de leur concavité, & ſervent à reſſerrer le mât, lors-qu'il eſt trop au large dans l'étambraie du pont. Ces coins ſont traverſez de chevilles de fer.

COINS de mire. *Koinen, Quoinen, Keggen, Wiggen.*

Ce ſont des piéces de bois épaiſſes d'un côté de deux à trois pouces, & de l'autre d'un demi pouce, ou d'un pouce tout-au-plus; & qui ont un pié de longueur, ou environ, & ſix à huit pouces de largeur. Les Coins de mire ont un manche du côté le plus épais, & ſervent à élever la culaſſe des canons juſques au point où l'on déſire qu'il ſoit pointé.

COINS d'arrimage. *Koinen, Quoinen.*

C'eſt pour mettre entre les fûtailles, en les arrimant, afin de les empêcher de rouler.

COINS de chantiers. *Stoot-keggen, Keggen, Stoot-wiggen.*

Ce ſont des coins qu'on met entre les tins & la quille, lors-qu'on la poſe ſur le chantier, afin de les enfoncer à coups de belin, quand on veut lancer le navire à l'eau. On les met à cinq ou ſix piés de diſtance.

COITTE, Coites. *Slag-bed, Bedding.*

Ce ſont deux longues piéces de bois qu'on met parallèles ſous un vaiſſeau, pour le porter quand on le veut tirer du chantier afin de le mettre à l'eau. Voïez, Colombiers.

COITES de guindas. *Koppen, Schildt-banken, Schildt-planken.*
Ce ſont des piéces de bordage de quatorze ou ſeize pouces de large, qui apuïent les bouts du guindas, & ſur leſquelles il tourne horizontalement.

COLLE'GES de l'Amirauté. Voiez, Amirauté.

COLLET de canon, ou de bombe. *Kraag.*
C'eſt un terme d'artillerie, qui veut dire, dans un canon, la partie la plus amoindrie entre le bourlet & l'aſtragal. Le bouton de la culaſſe du canon ſera bien fait, avec un collet pour amarrer la piéce.

COLLET d'étai. *Stag-kraag, Hals-band.*
C'eſt ainſi que l'on apelle un tour que fait l'étai ſur le ton du mât. Le collet d'étai ſe place au-deſſus de tous les haubans, & il paſſe entre les deux barres de hune d'avant.

COLLIER, ou Colier d'étai. *Kraag van de boeg-ſpriet.*
C'eſt un bout de groſſe corde ſemblable à l'étai. L'uſage du collier d'étai eſt d'embraſſer le haut de l'étrave, & d'aller ſe joindre au grand étai, où il eſt tenu par une ride.

COLLIERS de défence. *Kraagen, Kranſſen.*
Ce ſont pluſieurs cordes tortillées en rond comme un collier, qu'on met à l'avant des chaloupes, ou autres petits bâtimens, à la place des défences ordinaires.

COLLIER du ton. Collier de chouquet. *Eezels-hoofdts-beugel, kalf, of klink.*
C'eſt un lien de fer fait en demi-cercle, qui, conjointement avec le ton & le chouquet, ſert à tenir les mâts de perroquet & de hune. Quelquefois ce lien eſt auſſi fait d'une piéce de bois.
„ On peut donner d'épaiſſeur de haut en bas au collier du chouquet les trois „ cinquiêmes parties de l'épaiſſeur du chouquet: c'eſt-à-dire, quand il eſt „ de bois.

COLOMBIERS. *Stutten of Schooren met tanden, dienende om de ſcheepen te doen afloopen.*
Ce ſont deux piêces de bois endentées, dont on ſe ſert lors-qu'on veut mettre quelque bâtiment à l'eau. Les Hollandois ne s'en ſervent point; auſſi leur maniére de lancer un navire à l'eau, eſt-elle bien différente de celle des François. Chez ceux-ci les coites, *Slag-bedden*, s'en vont à l'eau avec le bâtiment, & quand le bâtiment vient à flot les coites qui y ſont atachées avec des cordes, venant auſſi à floter, on les retire: mais chez les Hollandois les coites demeurent en leur place, & le vaiſſeau gliſſe deſſus, & s'en va ſeul à l'eau: ainſi la plupart des étances & des billots ou coins qui ſervent à lancer à l'eau chez les uns, ne ſont pas d'uſage chez les autres, & il y en a d'une autre façon. Par éxemple; il y a chez les Hollandois, de chaque côté, ſur les coites, des billots ou coins, qui s'apellent *Vang-bedden*, & qui ſervent à faire couler le vaiſſeau ſur les coites; mais comme en France les coites vont à l'eau, on ne peut pas ſe ſervir de ces piéces-là, & l'on ſe ſert de Colombiers, & de quelques autres piéces.

COLOMNE. Marcher en colomne. *In een regte ſtreep zeilen, In 't lang zeilen.*
C'eſt marcher ſur une même ligne, les uns derriére les autres; ce qui ne

ſe peut faire facilement, que lors-que le vent eſt en poupe, ou largue.

L'ARME'E marchoit en trois colomnes. *De vloot wierdt in drie rijen verdeelt.*

COLTIE d'un vaiſſeau. *Kort-plegtje, Voor-plegtje.*

C'eſt un retranchement qui ſe fait au bout du château d'avant, & qui deſcend juſques ſur la plate-forme.

COMBAT naval. *Zee-ſlag, Zee-gevegt.*

COMBUGER des fûtailles. *Inwaateren, Verwaateren, Doorwaatren.*

C'eſt-à-dire, Imbiber, Remplir les fûtailles d'eau, afin de les imbiber.

COMMANDE. *Beveelt, of Laat beveelen.*

Ce mot de Commande eſt crié par l'équipage, pour répondre au Maître qui a apellé de la voix, ou du ſiflet, pour quelque commandement qu'il veut faire.

COMMANDANT en Chef. *Opper-hoofdt, Als hoofdt commandeerende.*

C'eſt celui qui a le commandement d'une armée navale, ou d'une eſcadre, qui ſe trouve ſeule en mer; & qui tient la place & fait les fonctions d'Amiral lui-même.

COMMANDER à la route. *Streeken doen ſetten of veranderen.*

C'eſt donner la route, preſcrire celle que doivent tenir tous les vaiſſeaux de flote; ce qui eſt atribüé à l'autorité de l'Amiral, ou du principal Commandant, ou du Pilote dans un vaiſſeau marchand. Le Pilote commandera à la route, & ſe fournira de cartes, Routiers, arbalêtes, aſtrolabes, & de tous les livres & inſtrumens néceſſaires à ſon art.

COMMANDES. *Seiſingen.*

Ce ſont de petites cordes de merlin, dont les garçons de navires ſont toujours munis à la ceinture, afin de s'en pouvoir ſervir au beſoin. Elles ſervent à ferler les voiles, & à renforcer les autres manœuvres. Elles ſont faites de deux fils, à la main, dans le bord.

COMMANDES de palan. *Taakel-gaaren.*

COMMANDEUR. *Kommandeur, Commandeur.*

„Ceſt un terme dont on ſe ſert fort fréquemment parmi les Hollandois; il „veut dire proprement Commandant; car voici la définition qu'en donne „Thiaſſens: Le Commandeur eſt celui qui commande quelques vaiſſeaux, „ou quelques flotes particuliéres. Et en éfet ce terme, dans les meilleurs „Auteurs, & dans un même Auteur, eſt atribué au Commandant en Chef „d'une petite armée navale; à celui d'une eſcadre qui croiſe ſur les côtes „de Barbarie; à un Capitaine de vaiſſeau, de brulot, de flûte, &c.

COMMERCE. Avoir commerce. Voiez, Avoir pratique. L'Ordonnance dit auſſi, Avoir commerce.

COMMIS. *Opper-koopman, Koopman.*

C'eſt celui qui a la direction de la vente des marchandiſes qui ſont dans un vaiſſeau.

SOUS-COMMIS. *Onder-koopman.*

C'eſt celui qui fait la fonction du Commis, en cas de mort, maladie, ou autre empêchement.

COMMIS du Munitionaire. Commis à la diſtribution des vivres. *Een Commijs van de Voorraadt-meeſter. Deeſe is op koop-vaardy-ſcheepen de Bottelier.*

C'eſt un homme embarqué dans le vaiſſeau, qui fait diſtribuer les vivres aux

aux équipages, ainſi que le Munitionaire eſt obligé de faire, par le Traité qu'il a paſſé. Le Munitionaire fait embarquer ſur les navires de guerre du premier rang, le nombre de huit perſonnes pour Commis, Maîtres-valets, Coqs & Cuiſiniers, qui paſſent, ainſi que les matelots, en revüe, tant pour les vivres, dont il lui eſt tenu compte, que pour leur ſolde, qui eſt paiée ſur le pié de ſeize livres par mois. Sur les vaiſſeaux du ſecond & du troiſiême rang il en met ſix; & ſur les autres, il en met quatre.

„COMMIS des bureaux des doüanes, Viſiteurs. *Cerchers, Cherchers, Com-*
„*miſſen ter rechercher, Toeſienders op het regt der convoyen en licenten.*

„Ce ſont des Commis, qui ſous la conduite d'un Commis Général, ont „inſpection ſur les bâtimens qui entrent & qui ſortent, ſe tenant pour cet „éfet dans de petits bureaux & corps de gardes avancez dans l'eau, au bout „des eſtacades, à toutes les ouvertures & barriéres. Ils éxaminent les „paſſeports & patentes, & font la viſite des marchandiſes pour connoître „ſi tout eſt conforme aux déclarations qui en ont été faites; & s'ils décou- „vrent quelque fraude ils en donnent avis au Commis Général, qui fait „ſaiſir les éfets ou marchandiſes, & les fait mettre en garde, juſques à ce „que toutes les formalités aïent été obſervées, pour les confiſquer, & les „faire vendre, ſi le cas y échoit. Le Commis Général eſt ambulant, & „n'a point de demeure fixe: mais il change ſouvent, & ſe tranſporte du „reſſort d'une Chambre, ou d'un département, à l'autre, ſelon les ordres „qu'il reçoit des Etats Généraux.

„COMMIS Général des Convois & Congez. *Een Commijs Generaal van Con-*
„*voijen ende Licenten.*

„Le nombre en eſt différent, ſelon les divers Quartiers des Provinces U- „nies. Dans les quartiers où il y a le plus d'afaires, il y en a cinq; & „dans les autres il y en a moins. Ils ont inſpection ſur les Receveurs par- „ticuliers, Controlleurs, Clercs, & Commis des bureaux, qui ſont dans „leur département. Il leur eſt défendu de faire aucun négoce, pour eux- „mêmes, ou en qualité de Facteurs; ni d'avoir part à quelque commerce „que ce ſoit, directement, ou indirectement; ou d'éxercer d'autres ofi- „ces; & encore d'acheter aucune part de vaiſſeau, étant même obligez de „ſe défaire de celles qu'ils pouvoient avoir auparavant.

„Lors-qu'ils découvrent quelque malverſation dans les comptes des Rece- „veurs particuliers, ou dans les régîtres des Controlleurs, la moitié du qua- „druple dont les délinquans ſont tenus, tourne à leur profit; Il en eſt de „même de quelques autres amendes, qui ſont décrétées contre les mêmes „Oficiers, & autres Commis à eux ſubordonnez, lors-qu'elles ſont encou- „rües. Mais il y en a auſſi de groſſes décernées contre les Commis géné- „raux, en cas qu'ils tombent eux-mêmes en malverſation, dont il y en a „pareillement une partie aplicable au profit de ceux qui découvrent les „fautes.

„Si lors-que les droits de convois, congés, ou doüanes, ſont afermez, en „tout ou en partie, le fermier découvre quelque fraude de la part des Mar- „chands, ou des Maîtres de vaiſſeau, il n'a ſur les éfets qui ſont confiſquez, „que le droit de dénonciateur, & rien de plus.

„Enfin les Commis généraux doivent faire décharger, & donner ordre „qu'on faſſe décharger, les charrettes & bâtimens chargez de machandiſes,

„qui

„qui ne peuvent être visitées autrement : laquelle décharge & charge se „doit faire avec toute sorte de discrétion, & aux frais de l'Etat, s'il ne se „trouve point de fraude. Voiez ci-dessus, Commis des bureaux des doüanes.

COMMISSAIRE Général de la Marine. *De Opper-zee-commissaris.*

C'est le premier des Oficiers qui soit subordonné à l'Intendant de Marine dans son département.

COMMISSAIRE Général à la suite des armées navales. *Een Commissaris Generaal, of Opper-commissaris in een oorlogs-vloot.*

C'est une Oficier qui reçoit les ordres & les instructions de l'Intendant de l'armée navale, & qui, en l'absence de l'Intendant, a les mêmes fonctions que lui.

COMMISSAIRE Général de l'artillerie de la Marine. *De Opper-commissaris, of Bewindt-hebber van 't geschut dat te waater gebruikt wordt.*

Il y en a deux, l'un en Ponant, l'autre en Levant. C'est aussi sous les ordres de l'Intendant qu'ils ont inspection sur les fontes & épreuves des canons & des mortiers, & sur toutes les autres armes, poudres, munitions, instrumens & outils servant à la guerre. Ils ont le commandement des Canoniers & Bombardiers entretenus dans les ports, qui sont divisez par escoüades, commandées sous lui par des Lieutenans de marine, ou de galiotes à mortiers.

COMMISSAIRE Général de la Marine ambulant. *Een Commissaris Generaal over de zee-saaken, die geen vast verblijf heeft, maar by d'order van't Hof verplaatst wordt.*

C'est celui qui n'a point de département fixe, & qui va à ceux que la Cour lui ordonne.

COMMISSAIRE Ordinaire de la Marine. *Een ordinaris Zee-commissaris, of over de zee-saaken.*

C'est un Oficier qui étant dans un port, a l'œil sur les Gardiens, sur les Ecrivains distribuez dans les ateliers de construction, sur les livres de recepte & de dépence du Garde-magasin, & sur l'expédition des armemens & des desarmemens; & quand il est dans une armée navale, il éxamine la conduite des Ecrivains; fait passer l'équipage en revüe, & prêter serment de fidélité à tous les Oficiers du vaisseau; & fait dresser les inventaires des prises qui se font.

COMMISSAIRE Ordinaire de l'artillerie de la Marine. *Een ordinaris Commissaris van 't geschut dat te waater gebruikt wordt.*

Il y en a d'établis en chacun des arcenaux de Toulon, Rochefort & Brest. En l'absence du Commissaire Général le Commissaire ordinaire a les mêmes fonctions: il prend ordinairement soin de ce qui regarde les fontes & épreuves des canons, mortiers, armes & munitions. Il a, conjointement avec le Garde-magasin, une clé des magasins aux poudres, & de ceux destinez pour tout ce qui regarde l'artillerie, & les outils & instrumens servant aux descentes & ataques des places. Il a aussi une clé de la sale d'armes, dans laquelle il fait ranger les armes par calibres & longueurs. Il tient régître de toutes les piéces de canon de fonte qui sont dans l'arcenal de son département, & dans ce régître il marque les fabriques d'où ils sont.

COMMISSAIRE prépose à l'enrollement de matelots. *Een Commissaris van de verdeelingen der matroosen aangenomen om den Koning, alle jaaren, by beurten, te moeten dienen.*

Ils

Ils tiennent, chacun dans leur département, le rolle des Oficiers mariniers, matelots & gens de mer, & marquent les vaiſſeaux ſur leſquels ils ont ſervi, en quelle qualité, & ſur quel pié la ſolde leur a été païée. Ils font un rolle particulier des mouſſes, garçons de bord, & autres jeunes gens. Ils délivrent gratis, à chaque Oficier & matelot, un bulletin en parchemin, contenant leurs ſignaux, leurs priviléges, & les années qu'ils ont ſervi. Ils viſitent les bâtimens marchands, tant François qu'étrangers, & ſe font repréſenter les rolles des équipages François &c. Voiez, l'Ordonnance de 1689.

COMMISSAIRE aïant inſpection ſur les vivres d'un port. *Een Commiſſaris of Opſiender over de victualien in een haven.*

C'eſt un Oficier qui eſt chargé d'éxaminer la qualité des vivres & denrées que le Munitionaire général de marine fait remettre dans ſes magaſins; & d'empêcher qu'il n'en ſoit reçu ni embarqué pour les équipages que de bonne qualité. Il fait auſſi goûter les vins & autres bruvages.

COMMISSAIRE prépoſé pour avoir inſpection ſur les conſtructions des vaiſſeaux. *Een Commiſſaris of Opſiender over den aanbouw der ſchepen.*

Il a l'œil ſur l'Ecrivain & ſur les Maîtres Charpentiers, afin qu'ils faſſent leur devoir. Il prend ſoin que le bois de la plus vieille coupe ſoit le premier emploïé, & que les chevilles, cloux, & autres ouvrages de fer, ſoient des proportions ordonnées, & conformes aux échantillons. Il doit viſiter continuellement les ateliers des conſtructions, & retirer tous les quinze jours les rolles des ouvriers, ſignez des Ecrivains; il empêche que les Maîtres Charpentiers ne ſe départent, en aucune maniére que ce ſoit, des devis qui ont été arrêtez par le Conſeil de conſtruction, dont il doit toujours avoir une copie ſur lui.

„COMMISSAIRE des montres. *Monſter-Commiſſaris.*

„C'eſt un Oficier, en Hollande, qui va faire les revües ſur les vaiſſeaux, „lors-qu'il n'y a point de Conſeillers de l'Amirauté qui puiſſent y aller. „Les Capitaines & Commandeurs ſont obligez d'y aſſiſter, & de leur te„nir la main pour l'éxécution de ce qui regarde leur charge. Le Com„miſſaire doit envoier ſes rolles au Conſeil de l'Amirauté. Il a le pou„voir de faire la deſtination des convois qui ſont en état de mettre à la mer, „lors-qu'ils ſe trouvent dans un port où il n'y a point de Conſeillers pré„ſens; & il prend connoiſſance des fautes qui peuvent avoir été commiſes „par les Oficiers, pour en donner avis, ou faire raport au Conſeil. Il ré„gle ce qui concerne l'Amirauté que font les vaiſſeaux marchands qui vont „de conſerve, & leur ordonne les ſignaux dont ils doivent ſe ſervir.

„COMMISSAIRES du Vlie, du Texel, de la Meuſe, du Wieling, & „du Sond. *Commiſſariſſen in 't Vlie, Texel, de Maaſe, de Wielinge, en in „de Sond.*

„Ce ſont des Commiſſaires établis dans tous ces ports, pour avoir inſpection „ſur les vaiſſeaux des Provinces Unies qui y entrent & qui en ſortent, & „faire éxécuter les Réglemens rendus à cet égard.

„COMMISSAIRE des ventes. *Vendu-meeſter, Vendue-meeſter.*

„C'eſt un Oficier qui eſt obligé de prêter le ſerment, & de donner cau„tion. Il prend ſoin de faire publier & mettre les afiches pour les ventes „qui ſe font publiquement de tout ce qui eſt confiſqué, dequoi il reçoit

„le prix, auſſi-bien que des priſes qui ſe font; lequel prix il délivre en-
„ſuite au Receveur Général des convois, déduits préalablement tous les
„frais, tels qu'ils ſont portez dans les Réglemens du Conſeil de marine;
„ſans y comprendre néanmoins les droits dont l'acheteur eſt tenu, ſavoir
„douze gros, ou ſix ſous par chaque livre de gros qui fait ſix florins, deſquels
„douze gros la diſtribution, ſe fait en cette ſorte. Sept gros pour les néceſſités
„des matelots bleſſez, qui ſont remis entre les mains du Receveur Géné-
„ral des convois du lieu où la vente ſe fait. Un gros & demi pour les ho-
„pitaux du même lieu, ou ville, en conſidération des ſoldats malades &
„bleſſez, qui y ſont reçus. Deux gros pour le droit & ſalaire du Com-
„miſſaire des ventes, à condition de faire bons les deniers de la vente. Un
„gros pour le Controlleur, s'il y en a un, tant pour la confection de l'in-
„ventaire, que pour le controlle de la vente, & autres ſoins qu'il prend
„des éfets confiſquez, ſans qu'il puiſſe prétendre aucune autre recompen-
„ſe. Et le demi gros qui reſte, apartient au Secretaire, moïennant qu'il
„ſe ſoit bien aquité de ſes fonctions. Le Commiſſaire des ventes eſt tenu
„de rendre ſon compte au bureau du Conſeil de l'Amirauté, dans quinze
„jours après la vente des priſes, ou du butin qu'on a fait.

„COMMISSAIRES de la Chambre des Aſſurances. *De Regters, of Gemag-*
„tigde, of Commiſſariſſen van de Verſeeker-kamer.

„Ce ſont les Juges Commis pour régler les afaires de la Chambre des Aſ-
„ſurances, qui fut établie à Amſterdam l'an 1598. Ces Juges ſont au nom-
„bre de trois. Ils ſuivent dans leurs Sentences les Réglemens qui ont été
„faits touchant les Aſſurances; mais ſur-tout ils ne peuvent, à légard des
„avaries, charger les Aſſureurs, que de ce qui eſt bien clairement exprimé
„dans ces Réglemens. Ils ont le pouvoir de condamner les Parties en
„tous les dépens, ou en la moitié, ou telle autre portion qu'ils jugent à
„propos; ou-bien de compenſer les dépens.

„COMMISSAIRE Général des vaiſſeaux. *Een Commiſſaris Generaal van de*
„ſchepen.

„C'eſt un Commiſſaire établi pour éxécuter les ordres de l'Amiral, ou du
„Conſeil d'Etat, ſur le nombre des vaiſſeaux qu'il a été réglé de prendre
„pour le ſervice de l'Etat; afin qu'il ne leur ſoit païé que la taxe ordon-
„née, & qu'ils ſoient agréez & pourvus comme il faut, pour l'expédition
„qu'on doit entreprendre. Et s'il y a des Maîtres ou Patrons qui refu-
„ſent de ſervir, il peut les faire arrêter, avec la connoiſſance du Magiſtrat.
„Lors-que les vaiſſeaux ſont aſſemblez, il doit être préſent, pour y faire
„charger les munitions de bouche & de guerre, & les armes qu'ils doivent
„porter; & faire embarquer les troupes, & avoir des Commis ſous lui, qui
„lui aident à faire ſes diligences; aïant pouvoir de caſſer & renvoier ſur le
„champ tous ceux qui ne voudront pas faire leur devoir, & tous les hom-
„mes & les vaiſſeaux qui ſeront incapables de ſervir.

„Il fait donner à une Compagnie de ſoixante & dix à cent hommes, allant
„de ſa garniſon à l'armée, ou retournant de l'armée à ſa garniſon, ou de-
„vant être tranſportée ailleurs, deux bâtimens du port de vingt-ſix à tren-
„te laſtes, & un troiſiéme de ſeize laſtes: à ſix-vingts hommes, trois bâ-
„timens de vingt & un à vingt-cinq laſtes, & un quatriéme de ſeize laſtes:
„à cent-cinquante hommes, trois bâtimens de vingt-ſix à trente laſtes, &

„un

„un quatriême de ſeize laſtes : à deux cents hommes quatre bâtimens de „vingt-ſix à trente laſtes, & un quatriême de ſeize laſtes : & c'eſt à quoi, „de leur part, les Capitaines doivent auſſi ſe conformer ; & s'il y en a qui „aïent pris plus de bâtimens que ne porte ce Réglement, le Commiſſaire „doit renvoier ſur le champ ceux qui ſont les plus mauvais, ou obliger les „Patrons de tirer au ſort, pour ſavoir qui demeurera.

„Que s'il ne s'agit que de changer de garniſon, & qu'il y ait beaucoup de „femmes, d'enfans & de bagage à voiturer, le Commiſſaire ajoûte au „ſecond article ci-deſſus, un bâtiment de vingt-ſix à trente laſtes : au troi„ſiême article, deux bâtimens de vingt & un à vingt-cinq laſtes : au qua„triême article, deux bâtimens de vingt-ſix à trente laſtes :

„Le Commiſſaire Général eſt chargé de faire jauger les vaiſſeaux qui ſont „venus à l'armée : de les faire marcher ſoit avec l'armée, ſoit pour aller la „joindre, ſelon la répartition qui en a été faite : de tenir régitre de ceux „qu'on décharge : de les renvoier en tems & lieu, & de donner des ateſta„tions aux Patrons.

„COMMISSAIRE Général, & Commiſſaires Ordinaires des ports. *Een „Opper-commiſſaris, en Commiſſariſſen van de havens.*

„Ils ont inſpection ſur tout le port, & doivent prende garde à ce que les „Réglemens & les Ordonnances touchant les ports ſoient éxécutées, auſſi„bien par les Maîtres des ports, que par tous autres qu'il apartient. Ils „ont droit d'aller, toutes les fois qu'ils le jugent à propos, viſiter les de„hors des eſtacades, & les dedans, & les canaux qui y ſont ; afin de voir „ſi les navires, bateaux, alléges, & toutes ſortes de bâtimens, ſont rangez „en ordre, & chacun dans le lieu qui lui eſt aſſigné.

COMMISSAIRES des afaires de la Marine. *Commiſſariſſen van de zee-ſaaken.*

„Il y a cinq Commiſſaires des afaires de la Marine à Amſterdam. Ils chan„gent tous les ans, & l'élection s'en fait le huitiême jour de Fèvrier. Il „faut qu'il y en ait au-moins trois, pour tenir le ſiége. Ils doivent „tâcher de terminer, dès la premiére comparution, les différens qui ſur„viennent entre les Marchands & les Maîtres de vaiſſeau ; entre les Mar„chands & les Mariniers : entre un Maître & un autre Maître ; un Maître „& un Matelot ; un Marchand & un Lamaneur ; un Lamaneur & un Maî„tre : entre un Chargeur & un autre Chargeur, un Affreteur & un autre „Affreteur, les Maîtres & les Affreteurs ou Chargeurs, lors-que leurs pro„cès ſont pour le fait de la marine, hormis ceux qui regardent les aſſuran„ces, & ce qui en dépend, leſquels ſont renvoiez à la Chambre des Aſſu„rances. Et ſi le Maître eſt à gages, & qu'il n'ait part ni au vaiſſeau, ni „à la cargaiſon, ce ſont les Affreteurs qui comparoiſſent pour lui.

„Les citations devant ces Commiſſaires ſe donnent de jour-à-autre, par un „des Huiſſiers de leur Chambre ; & les Parties ſont obligées de comparoî„tre en perſonne, ſans pouvoir ſe ſervir du miniſtére des Avocats, Pro„cureurs, ou autres gens de Juſtice.

„Si les Commiſſaires ne peuvent acomoder les Parties, ils leur font droit „ſur le champ, ſoit en jugeant une proviſion & nantiſſement, ſoit en ren„dant une Sentence définitive de condamnation, ou d'abſolution, ſelon „qu'il y échoit.

„Que ſi l'afaire eſt trop embroüillée, & qu'elle mérite un plus grand éclair-

„ciſſe-

„ciſſement, ils peuvent renvoier les Parties à une autre fois, pour recevoir „d'elles une plus nette inſtruction, & afin qu'on tâche encore de les acor- „der avant le jour du retour.

„Lors-que toutes les Parties comparoiſſent, & que le Demandeur paroît „fondé, ſans néammoins qu'il y ait lieu de juger définitivement, les Com- „miſſaires peuvent adjuger la proviſion juſqu'à une ſomme de cinq mille „livres incluſivement.

„Si le défendeur ne comparoît point ſur une troiſiême aſſignation, on ad- „juge, pour le profit du defaut, la proviſion des ſommes contenües dans „la demande, quelque haut qu'elles ſe montent; & enſuite la cauſe eſt mi- „ſe au rolle, pour purger la contumace, ſi le cas y échoit, ou pour rendre „Sentence au fond; & ſi le Défendeur ne comparoît point encore, la Sen- „tence proviſoire eſt déclarée définitive, lors-que l'afaire le peut permet- „tre.

„Les Parties, qui croient avoir reçu des griefs par une Sentence définitive, „en peuvent apeller devant les Echevins, & relever leur apel dans trois „jours après la prononciation de la Sentence par le Secretaire, ſ'il s'agit „d'une ſomme de cinq cents livres, ou au-deſſous; & dans dix jours, s'il „s'agit d'une ſomme au deſſus de cinq cents livres.

„L'Apellant étant reçu en ſon apel, eſt tenu de conſigner entre les mains „des Echevins, la ſomme de dix livres, qui lui eſt reſtituée, ſi la Senten- „ce dont eſt apel eſt miſe à néant.

„Chaque fois qu'on manque de comparoître, on paie quatre ſous d'amende.

„Et pour prévenir toutes les voies de fait & deſordres entre les Maîtres „de vaiſſeau, ou entre les Maîtres & les Matelots, & même entre ceux- „ci & les Chargeurs, ou les Directeurs des Compagnies des Indes Orien- „tales & Occidentales, il a été auſſi établi un Sous-bailli, ou plutôt un „Sous-procureur Fiſcal des eaux, afin de faciliter aux Commiſſaires les „moiens de rendre la juſtice.

„C'eſt à ce Sous-procureur Fiſcal de requérir les peines pour les délits „arivez ſur les eaux; de lever les amendes; de dénoncer les coupables; & „de demander qu'il plaiſe aux Commiſſaires de rendre Sentence; comme „auſſi de faire arrêter les coupables, & de les livrer entre les mains du Bailli „d'Amſterdam.

„Pour les frais de l'entretien de cette Chambre, & ce qui en dépend, tous „les vaiſſeaux marchands du port au-deſſous de cinquante laſtes, qui ſor- „tent des ports & des paſſes des Provinces Unies, ſont tenus de paier cha- „cun quinze ſous, lequel droit s'apelle *Los-geldt*; mais les vaiſſeaux du „port au-deſſus de cinquante laſtes, enſemble ceux qui viennent de l'Oüeſt, „de la mer Baltique, de Norvège, d'Angleterre & d'Ecoſſe, ou des lieux „qui en ſont voiſins, paient trente ſous; & ceux qui viennent du cap de „Finiſterre, par l'Oüeſt; ou du Hitlandt, par le Nord, paient ſoixante „ſous.

„Un Maître de vaiſſeau qui loüe un matelot, eſt obligé de lui donner ſix „ſous de denier-adieu, ou pour vin de marché; & c'eſt ce qui conclud l'en- „gagement.

„Les matelots ſont tenus de ſe rendre à bord, vingt-quatre heures après „la réception du denier-adieu, pour aider à mettre le vaiſſeau en état, à

„le-

„le leſter, & à le charger, ſans pouvoir plus aller à terre, & encore „moins y paſſer la nuit, qu'avec le congé du Maître.

„Si un matelot qui s'eſt loüé, ne ſe rend pas à bord au tems préfix, le Maî„tre en peut loüer un autre, & celui qui s'étoit loüé, ſi c'eſt un Oficier, „eſt ſujet à une amende de dix livres; & ſi c'eſt un ſimple matelot, à une „amende de cent ſous, au profit du Sous-bailli des eaux, auquel le Maître „eſt obligé d'en faire dénonciation, ſur peine de trente livres d'amende, „en cas de défaut. Et eſt néammoins le matelot ou Oficier loüé, tenu d'al„ler à bord, & de ſervir, ſi le Maître le déſire.

„Quand le vaiſſeau eſt en état de mettre à la voile, l'équipage doit rece„voir la moitié de ſon ſalaire, & douze heures après il eſt tenu de ſe ren„dre à bord, ſi le vaiſſeau eſt deſtiné pour la mer Baltique, ou pour les païs „de l'Oüeſt, du Sud, ou du Nord: mais l'équipage a deux fois vingt„quatre heures de tems, s'il doit aller juſqu'au cap de Finiſterre. Et en „cas que quelqu'un manque à ſe rendre à bord dans le tems préfix, la moi„tié de ſes gages demeure confiſquée.

„Si quelqu'un des gens de l'équipage, au-lieu de ſe rendre à bord, deſerte „après avoir reçu la moitié de ſes gages, le Maître eſt tenu d'aller, avant „ſon départ, en donner avis au Sous-bailli, ſur peine de ſoixante livres „d'amende, qui demeurera par lui encourüe, s'il demeure en défaut de „faire ſa dénonciation.

„Aucun Oficier, ni matelot, ne peut, ſous quelque prétexte que ce ſoit, „ſe dédire de l'engagement qu'il a pris, après qu'il eſt une fois venu à „bord, ou qu'il a reçu la moitié de ſes gages, ſur peine de confiſcation „de cette moitié, à-moins qu'il ne ſe préſente devant les Commiſſaires, & „qu'il ne leur ait déduit ſes raiſons; & ſi elles méritent qu'on y ait égard, „il doit reſtituer ſur le champ ce qu'il a reçu.

„Si c'eſt le Maître qui ſe dédit, & qu'il le faſſe ſans des raiſons valables, „il eſt obligé de paier à celui qu'il renvoie la moitié de ſes gages.

„Aucun Oficier, ni matelot d'un vaiſſeau parti d'Amſterdam, ne peut plus „aller à terre, ſoit dans ces Provinces, ou en païs étranger, encore moins „y paſſer la nuit ſans la permiſſion du Maître.

„Si un Maître veut faire débarquer quelque choſe d'un vaiſſeau qui eſt „déja chargé, & charger quelque autre choſe en la place, l'équipage eſt „obligé de lui obéir, ſur peine de confiſcation d'un mois des gages de „ceux qui en feront refus. Mais le Maître ſera tenu, au retour du voia„ge, d'en faire quelque recompenſe à ſes gens.

„S'il arive quelque changement à l'égard du voiage, ſoit pendant-qu'on „eſt encore dans ces Provinces, ou en païs étranger; & que le voiage doi„ve être plus court, ou plus long, ou qu'il faille aller d'une place à l'au„tre, ou retourner dans un lieu d'où on étoit parti, ou décharger, char„ger, & recharger ailleurs qu'au lieu de la deſtination, l'équipage eſt „tenu de le faire, ſoit qu'il ſoit loüé pour le voiage entier, ou par mois, „à-moins qu'on ne le veüille obliger d'aller en des lieux où il n'y a pas „de ſeureté: mais à la fin du voiage le Maître eſt obligé d'en recompen„ſer ſes gens.

„Si le Maître fait un ou pluſieurs voiages entiers en païs étranger, il eſt „tenu de faire l'entier paiement à l'équipage, au lieu où il décharge, à

„peine de vingt-cinq livres de dédommagement ; ſoit même qu'il ſurvint
„quelque différent, au ſujet de ce que le voiage auroit été plus long; la
„déciſion duquel différent demeure ſurſiſe, juſques au retour dans la ville
„d'Amſterdam, ſans que les Parties s'en puiſſent prendre en aucune ma-
„niére l'une à l'autre, pendant le cours du voiage, ſur peine de la perte
„de tout le ſalaire des matelots, s'ils ozent rien entreprendre contre leur
„devoir.

„Si quelqu'un de l'équipage fait de la peine au Maître, il doit paier ſix li-
„vres d'amende, aplicable aux pauvres.

„Si un Oficier, ou un matelot étant à bord, ou hors le bord, tire le cou-
„teau contre le Maître, ou contre un autre de ceux qui ſont au ſervice
„du vaiſſeau, il en doit être fait, dans la ſuite, une dénonciation au Sous-
„bailli des eaux, qui ne manque pas de faire arrêter le coupable, & de le
„faire mener dans les priſons du Juge à qui il apartient d'en connoître,
„pour la punition en être faite en tems & lieu.

„Lors-que le voiage eſt achevé, & que le vaiſſeau eſt déchargé dans la
„quinzaine, c'eſt-à-dire quatorze jours ouvrables après avoir pris terre,
„ou être amarré à quai, ſi le Maître ne paie pas l'équipage dans les vingt-
„quatre heures après cette quinzaine, il eſt tenu de paier trois livres aux
„Oficiers, & cinquante ſous aux matelots, par chaque jour de retarde-
„ment.

„Mais ſi c'eſt par la faute du Marchand à qui les marchandiſes apartien-
„nent, que le vaiſſeau n'ait pas été déchargé dans la quinzaine, il eſt tenu
„des dommages & interêts du Maître, & doit l'aquiter envers l'équipage,
„& le dédommager lui-même.

„S'il ſurvient quelque différent entre le Maître & l'équipage, ſur le paie-
„ment du ſalaire, il eſt défendu à l'équipage d'uſer d'aucun terme injurieux
„envers le Maître, ſur peine de l'amende d'un demi mois de gages: mais
„les matelots doivent faire aſſigner le Maître devant les Commiſſaires, afin
„que leur différent ſoit acômodé, ou vuidé.

„Un Maître qui doit faire route vers les païs de l'Oüeſt, où le voiage ſe
„paie par mois aux équipages, ne peut paier les gages à ſes gens, ni leur
„faire lecture du Réglement intitulé *Artijkel-brief*, qu'en préſence du Sous-
„bailli des eaux, qui ſous-ſigne lui-même ce Réglement, & le fait ſous-
„ſigner à tout l'équipage; & ce ſur peine de vingt-cinq livres d'amende
„contre le Maître, s'il demeure en défaut d'apeller le Sous-bailli. Bien-
„entendu que les ſuſdites Compagnies des Indes ne ſont pas compriſes en
„ce préſent article.

„Quand un vaiſſeau fait naufrage, ſoit ſur les côtes de ces Provinces, ou
„ailleurs, l'équipage n'a pas la liberté de ſe retirer ſans le congé du Maî-
„tre; mais il eſt tenu de s'emploier de tout ſon pouvoir à ſauver les appa-
„raux & utenſiles du vaiſſeau, & les éfets des Marchands, qui de leur côté
„ſont obligez, avec le Maître, de leur paier raiſonablement le ſauvage,
„avec leur ſalaire ordinaire; auquel paiement les utenſiles & éfets ſauvez
„demeurent afectez.

„Si quelqu'un, qui peut ſauver quelque choſe, demeure en défaut de le fai-
„re, ou qu'il deſerte & ſe retire, il y aura une amende de vingt livres en-

„conrüe

„courüe contre lui, avec la perte de la moitié de ſes gages, ſi c'eſt un Ofi-
„cier ; & de dix livres ſi c'eſt un ſimple matelot.
„Toutes les afaires ſur leſquelles les Commiſſaires auront rendu Sentence,
„dont il y aura apel devant les Echevins, ſeront miſes au rolle de l'Ordi-
„naire, pour accélérer.

„COMMISAIRES des Canaux de l'Y, ou des Wales, à Amſterdam. *Wal-*
„redders, Waal-redders.

„Ce ſont des Commiſſaires établis pour avoir inſpection ſur les vaiſſeaux
„qui ſont rangez le long des eſtacades d'Amſterdam, & ſur-tout de ceux
„qui y paſſent l'hiver. Il y a un Commiſſaire Général, ou Premier Com-
„miſſaire & Capitaine, & un Lieutenant, avec d'autres Commiſſaires qui
„leur ſont ſubordonnez. Voiez, Canaux de l'Y, & remarquez qu'il faut
„écrire Y, & l'Y, & non-pas Ty ou Tey, ni Le Tey, comme font quel-
„ques François, qui joignent le genre *'t*, qui ſignifie *le*, au mot Y ; & il faut
„prononcer Ey & l'Ey, ou même écrire, ſi l'on veut, Ey & l'Ey, com-
„me on le prononce, parce-qu'il y a peu de gens qui prennent garde que
„l'*y* ou *ij* Flamand ſe doit prononcer comme *ei* ou *ey*.

„Les fonctions du premier Commiſſaire, ou Capitaine, & des autres qui
„ſont ſous lui, aprochent fort de celles du Capitaine de port & de Maître de
„quai en France, & de celles des Matelots Gardiens, ainſi qu'on le peut voir dans
„les Ordonnances & Réglemens qui ont été faits ſur ce point, & qu'on in-
„ſére ici afin de donner connoiſſance de l'ordre qui s'obſerve à Amſterdam.

„Les Commiſſaires des Wales ſont tenus de veiller toutes les nuits pour
„prendre ſoin de ces canaux, depuis la *Kermiſſe*, qui eſt une eſpéce de foi-
„re, qui tient à Amſterdam à la mi-Septembre, juſques au dernier jour
„du mois de Mars ſuivant. Le ſalaire qu'ils reçoivent pour ce travail, eſt
„deux ſous par laſte, de chacun des vaiſſeaux qui paſſe la mer ; ſans rien
„plus, & ſans pouvoir, ſous aucun autre prétexte, ſoit de frais extraor-
„dinaires, ou autrement, exiger rien au-delà. Ils ont outre cela deux ſous
„par laſte, c'eſt-à-dire, par chaque laſte que la capacité du vaiſſeau peut
„contenir, lors-qu'un vaiſſeau, qui eſt dans ces canaux, ſe vend ; leſquels
„deux ſous ſont deus par l'acheteur. Et ſi le vaiſſeau ſe vend & ſe revend,
„ce droit ſe paie autant de fois qu'il en eſt fait de ventes, & il demeure
„ſpécialement & par privilége afecté au paiement, tant-qu'il eſt dans le
„canal.

„Pendant tout ce tems-là, c'eſt-à-dire, depuis la mi-Septembre juſqu'à
„la fin de Mars, les Commiſſaires ſont tenus de faire bonne garde, & tel-
„le que porte l'ordre qu'ils en reçoivent des Seigneurs Bourgmaiſtres de
„la ville. Sur-tout ils doivent avoir l'œil ſur les bâtimens où il y a des
„marchandiſes ſujettes à ſe gâter, afin qu'il ne leur arrive point d'accident,
„& que s'ils les voient en état d'empirer, ſoit par leur propre vice, ou au-
„trement, ils en avertiſſent, à heure & à tems, les Maîtres, ou les pro-
„priétaires : & s'ils négligent de faire leur devoir à cet égard, ils ſont reſ-
„ponſables de la perte qui ſe fait. C'eſt pour y pourvoir, que tant-que
„les eaux ſont ouvertes, ils vont jour & nuit dans des bateaux ſur les Wa-
„les ; ou ſur les glaces, lors-que les eaux ſont fermées ; & ils font cou-
„per les glaces en divers endroits.

„Il leur eſt défendu de laiſſer de la poudre entre les mains des Maîtres de

„vaiſ-

„vaiſſeau; & c'eſt de quoi ils ſont tenus d'avertir les Maîtres, ou autres qui „font entrer des bâtimens.

„Ils ne permettent à aucun Maître de faire entrer ſon vaiſſeau chargé dans „les Wales, s'il tire plus de neuf piés d'eau, dequoi le Premier Com„miſſaire doit prendre connoiſſance.

„Lors-que les vaiſſeaux ſont entrez dans les Wales, les Maîtres ſont obli„gez de faire haler les ancres à bord, ſans qu'elles puiſſent demeurer ſur „les boſſoirs; de garnir les dehors de leurs vaiſſeaux de boute-hors & de „défenſes; & de faire voir aux Commiſſaires des Wales, où ils ont ſerré „les cordages & les palans: dequoi les Commiſſaires ſont obligez de tenir „une note, pour s'en ſervir en cas de beſoin.

„Les Maîtres ſont tenus de haler à bord les chaloupes, qui ſont pour le „ſervice de leurs vaiſſeaux, & de les y tenir pleines d'eau; ſinon il leur „eſt libre de les laiſſer hors des Wales.

„Nul Maître, ni aucun des gens de ſon équipage, ne peut monter à bord „de ſon vaiſſeau, ni de jour, ni de nuit, ſans la connoiſſance du Premier „Commiſſaire. Néammoins ils y peuvent coucher, juſques-à-ce qu'il y en „ait eu défences de la part de ce Commiſſaire. Mais il n'eſt permis à per„ſonne du monde, d'y porter, ou d'y avoir du feu, ou de la lumiére, tant „qu'ils ſont là. Les vaiſſeaux qu'on veut faire paſſer dans le Port-à-braïer, „pour leur donner le radoub, n'y ſont point conduits, que les Charpen„tiers ne ſoient prêts à travailler. Que s'ils tirent trop d'eau, & qu'ils „ne puiſſent paſſer dans ce Port, ou baſſin, le Premier Commiſſaire eſt „obligé de marquer un endroit où l'on puiſſe commodément lui donner le „feu, & le mettre ſur le côté, parce-qu'il eſt défendu de le faire dans les „Wales; & lors-que le vaiſſeau eſt eſpalmé, on le remène dans les Wa„les.

„Il n'eſt pas permis de leſter un vaiſſeau dans les Wales, ni de jetter dans „l'eau des coupeaux, ou d'autres choſes ſales, beaucoup moins d'y faire „chaufer du brai, du goldron, ou des étoupes. Néammoins le Premier „Commiſſaire peut permettre de leſter, pourvû qu'il ait l'œil à ce que les „ſabords ſoient bien garnis de toiles, afin que le ſable ne puiſſe tomber dans „l'eau. Mais depuis le premier jour d'Avril, juſques à la *Kermiſſe*, ou la „mi-Septembre, les vaiſſeaux qui ſont prêts à démarer, & qui ne peuvent „ſortir des Wales, parce-que l'eau n'eſt pas aſſez haute, ont la liberté de „calfater leurs vaiſſeaux en-dedans, moïennant qu'ils en obtiennent per„miſſion du Premier Commiſſaire & des autres.

„Il eſt défendu de tenir des mâts, ou des radeaux, dans les Wales, depuis „la mi-Septembre juſques au dernier de Mars.

„Le Premier Commiſſaire, & les autres, peuvent en tout tems paſſer „par les canaux, pour faire leurs viſites, & prendre garde à ce que tout „ſoit dans l'ordre requis, & ſi les veilles ſe font comme il faut.

„Les veilles commencent le premier de Novembre, & durent juſqu'à la „fin de Mars. Néammoins on peut les avancer, ou les retarder, ſelon „que le tems ſe porte, & que la gelée vient; ou pour d'autres accidens; & „lors-qu'elles ſont finies, le droit de veille & de garde ſe paie au Premier „Commiſſaire, ou à ſon Adjoint, & non à d'autres.

„S'il ſurvient quelque différent, c'eſt aux Commiſſaires à en connoître,

„& à

„& à le vuider; & s'il eſt de grande importance, on ſe pourvoit devant le „Magiſtrat.

„Un vaiſſeau peut entrer dans les canaux, ou dans le Port-à-braïer, pour „y caréner, ſans en rien paier. Mais s'il y demeure plus de huit jours, & „juſques à trois ſemaines, il doit paier la moitié du droit de garde & de „veille; & s'il y demeure au-delà des trois ſemaines il doit paier le droit „entier.

„Un vaiſſeau qui entre dans le Port-à-braïer, pour eſpalmer, & qui en „veut ſortir, doit le faire dans trois jours, ſi c'eſt un petit bâtiment; ou „en ſix jours, ſi c'eſt un bâtiment du port de plus de cent cinquante laſtes; „à-peine de paier la moitié du droit de veille & de garde; mais il n'eſt per- „mis à perſonne d'y paſſer la nuit, même pendant qu'on travaille au vaiſ- „ſeau.

„Un vaiſſeau qui a été conſtruit hors de la ville d'Amſterdam, & qui y eſt „amené, pour être mis en la garde des Commiſſaires, doit paier le droit „entier; mais s'il eſt conſtruit à Amſterdam, il ne doit rien qu'un préſent „à diſcrétion; toutefois s'il eſt vendu, étant en la garde des Commiſſai- „res, il doit la moitié du droit.

„Les vaiſſeaux de plus de cinquante laſtes, ſont tenus d'hiverner dans les „Wales, avec défences de demeurer entre la place où ſont les gruaux, & „le *Stads-herberg*, qui eſt une grande hôtelerie, bâtie ſur des pilotis aſſez a- „vant dans l'eau, auſſi-bien que les gruaux. Et lors-que l'on fait ſortir „des Wales des bâtimens dont la capacité n'eſt pas de cinquante laſtes, „on eſt obligé de prendre un plomb, ou une marque du Premier Com- „miſſaire, afin qu'ils ne puiſſent ſortir ſans ſa connoiſſance.

„Il n'eſt pas permis de tenir du feu, ou de la lumiére, entre les barriéres des „Wales & les gruaux.

„Il n'eſt permis à aucuns bâteliers, ouvriers, ou autres, de paſſer de nuit, „ni de jour, dons les Wales, ſans en avoir donné connoiſſance au Capi- „taine.

„Les propriétaires des vaiſſeaux qui ont hiverné dans les Wales, ſont obli- „gez de paier le droit, avant le dernier jour du mois de Mars.

„Il eſt défendu à toutes perſonnes, de quelque qualité qu'elles puiſſent „être, d'aller de nuit, ou de jour, ſur les glaces, dans les Wales; d'y „joüer à la longue paume avec le battoir; ou d'y gliſſer ſur les patins.

„Ce ſont-là les Articles & Inſtructions auxquels les Commiſſaires des Wa- „les doivent ſe conformer. Ces Commiſſaires ſont changez, renouvel- „lez, ou confirmez tous les ans; mais d'ordinaire ils ſont confirmez; & „pour cet éfet ils ſe préſentent, la veille du premier jour de Mai, au Ma- „giſtrat, qui en uſe à leur égard ainſi qu'il le juge à propos, & ſelon qu'il „eſt informé de leur conduite.

COMMISSION. *Commiſſie, Beſtellinge.*

C'eſt la permiſſion & l'ordre que donnent l'Amiral, le Vice-amiral, ou d'au- tres Oficiers, aïant pouvoir ſpécial du Roi, ou de l'Etat, pour aller en courſe, enlever les vaiſſeaux ennemis, & butiner ſur eux tout ce qu'il eſt poſſible.

„ALLER en courſe avec Commiſſion de Leurs Hautes Puiſſances, du „Lieutenant Amiral, des Conſeillers de l'Amirauté, ou de leurs Com-

„missaires. *Vaaren op Commissie van Haar Hooge Mogende, van den Luite-*
„*nant Admiraal, Raaden ter Admiraliteit, of haar Commissarissen.*

COMPAGNIE. *Maatschappy, Compagnie.*

Ce mot, en matiére de négoce, se dit d'une Société de Marchands, qui se fait pour établir quelque grand négoce; & si c'est par mer, on l'apelle aussi en Flamand, *Waater-societeit.*

COMPAGNIE des Indes Orientales, en Hollande. *De Oostindische Maatschappije.*

„C'est une société très-fameuse dans l'Europe, dans l'Asie, & dans l'Afri-
„que. Plusieurs Marchands Hollandois aïant entrepris d'envoier des vais-
„seaux aux Indes Orientales, & aïant assez bien réüssi dans leur dessein,
„obtinrent des Lettres d'Octroi pour former une Compagnie réglée, en
„date du 20. de Mars, de l'an 1602. & firent un fonds de six millions-six-
„cents-mille livres, auquel la Chambre qui fut établie à Amsterdam par-
„ticipa pour une moitié, sous vingt Directeurs; la Chambre qui fut éta-
„blie en Zélande, pour un quart, sous douze Directeurs; la Chambre de
„Delft & de Rotterdam ensemble, pour une huitiême, chacune sous sept
„Directeurs; & la Chambre d'Enchuse & de Hoorn, pour l'autre huitiê-
„me, aussi chacune sous sept Directeurs; faisant tous les Directeurs en-
„semble le nombre de soixante, à la charge de rendre compte de leur ad-
„minístration, tous les dix ans.

„Afin de pourvoir aux afaires communes des quatre Chambres, il y a Dix-
„sept Directeurs particuliers, élus d'entre les autres, qui, autant de fois
„qu'il en est besoin, forment une Assemblée, pour en délibérer, & les
„régler. De ces Dix-sept il y en a huit de la Chambre d'Amsterdam; qua-
„tre de celle de Zélande, deux de celles de Delft & de Rotterdam, & deux
„de Nord-hollande, & le Dix-septiême Directeur se prend tour-à-tour
„de Zélande, de la Meuse, ou de Nord-hollande, par la pluralité des
„voix.

„Ce Collége des Dix-sept régle en quel tems il faut faire les équipemens,
„quel doit être le nombre des vaisseaux, pour quels lieux ils seront desti-
„nez &c. L'Assemblée se fait à Amsterdam, pendant six années consécuti-
„ves, & ensuite en Zélande, pendant deux années: puis on recommence
„à Amsterdam, & l'on continüe ainsi tour-à-tour.

„Si les Dix-sept ne peuvent convenir ensemble sur quelque point impor-
„tant, ou qu'ils se trouvent embarassez, l'afaire se raporte devant les Etats
„Généraux, qui la réglent.

„Trois mois après le départ des vaisseaux, on rend le compte des frais des
„équipemens, & on l'envoie à toutes les Chambres dans un mois après.
„Et pour les frais du retour, les Chambres s'en envoient les Etats toutes
„fois & quantes qu'elles en sont requises les unes par les autres.

„Le compte général se rend en public, & l'on en fait auparavant publier
„& afficher les avis, afin-que ceux qui pourroient désirer d'y assister,
„aïent à le faire.

„Les Chambres sont obligées d'envoier aux Provinces ou Villes, dont les
„habitans ont fourni jusqu'à cinquante-mille livres de ce premier fonds,
„un état des cargaisons, au retour des vaisseaux; & aussi l'état des marchan-
„dises qui ont été vendües, lors-que ces Provinces ou Villes le requiérent.

„Ceux

„Ceux qui ſont élus Directeurs, doivent avoir un fonds de mille livres de „gros, c'eſt-à-dire, de ſix-mille livres, pour le moins, hormis les Di- „recteurs de la Chambre de Hoorn & d'Enchuſe, qui peuvent être reçus, „moïennant qu'ils participent pour cinq-cents livres de gros. Tous les Di- „recteurs ſont tenus de prêter le ſerment, ſur les points énoncez dans les „Lettres d'Octroi.

„Ils ont droit de retenir un par cent, ſur les équipemens & cargaiſons d'en- „voi, & autant ſur les retours : laquelle proviſion ſe partage, ſavoir la „moitié, pour la Chambre d'Amſterdam ; un quart pour la Chambre de „Zélande ; & pour les Chambres de la Meuſe & de Nord-hollande chacune „un demi quart.

„Les Directeurs ne peuvent lever aucune ſomme de deniers pour la Com- „pagnie & à ſa charge, ni donner aucun bénéfice ſur les marchandiſes, ni „donner commiſſion à qui que ce ſoit aux frais de la Compagnie.

„Si quelqu'un des Directeurs vient non-ſeulement à ne s'aquiter pas bien „de ſon adminiſtration, mais encore à cauſer quelque préjudice à la Com- „pagnie, la perte en eſt portée par la Chambre où eſt le Directeur ; mais „auſſi les ſommes qu'il a portées dans la Compagnie, demeurent ſpéciale- „ment afectées pour répondre de ſon adminiſtrarion.

„Les Directeurs de chaque Chambre demeurent reſponſables pour leurs „Caiſſiers.

„La Compagnie peut faire & contracter des Alliances, avec les Princes & „Potentats, dont les Etats ſont à l'Eſt du Cap de Bonne-eſpérance, & „dans le Détroit de Magellan, & le long du détroit, & au-delà, au nom „des Etats Généraux des Provinces Unies, ou des Magiſtrats & Souverains „de ces Provinces ; y bâtir des fortereſſes & places de ſeureté ; y mettre „des Gouverneurs & des gens de guerre ; y établir des Oficiers de Juſtice „& de Police &c. Mais ils ſont tous obligez de prêter le ſerment, au nom „des Etats Généraux, ou des Magiſtrats & Souverains des Provinces ; quoi- „qu'ils le prêtent auſſi à la Compagnie, à l'égard de ce qui peut concerner „le commerce.

„La Compagnie peut deſtituer les Gouverneurs & les Oficiers de Juſtice, „lors-qu'elle n'eſt pas contente de leur conduite. On ne peut néammoins „les empêcher de revenir dans les Provinces Unies, pour porter leurs plain- „tes, s'ils croient en avoir ſujet.

„Les priſes que les vaiſſeaux de la Compagnie font dans leur route, ſur „les ennemis de l'Etat, ſe partagent ſuivant l'ordre obſervé dans ces Pro- „vinces, qui eſt que l'Etat & l'Amiral y ont leur droit, lequel, tou- „tefois, ne ſe lève, qu'aprés avoir déduit le dédommagement de la perte „que la Compagnie a ſouferte dans l'action : & c'eſt le Collége de „l'Amirauté du lieu où les vaiſſeaux arrivent, qui prend connoiſſance ſi „les bâtimens enlevez ſont de bonne priſe.

„Toutes les épiceries de la Compagnie ſe vendent à un même poids, qui „eſt celui d'Amſterdam.

„Il eſt défendu à toutes autres Perſonnes qu'à la Compagnie, d'envoier des „vaiſſeaux aux Indes Orientales, & d'y trafiquer.

„Après cet Octroi la Compagnie équipa une flote de quatorze vaiſſeaux,

„qui mit à la mer au mois de Juin 1602. dont elle eut une partie du retour „dès l'année ſuivante.

Le tems des premiéres Lettres, étant expiré, elles furent renouvellées, le 22. de Décembre 1622. pour le tems de vingt & un an, à commencer le 1. de Janvier 1623. avec pareilles défences à qui que ce fût, de trafiquer dans les Indes Orientales, & ſous de nouvelles conditions dont voici les plus conſidérables.

„Les Principaux Participans, ou Intereſſez, ſont ceux qui ont, pour le „moins, dans la Compagnie, autant de fonds que les Directeurs en doivent „avoir à la Chambre où ils ſont; & cela ſans fraude, ſans le ſecours de per- „ſonne, & ſans avoir chargé ou engagé leurs autres fonds.

„Il doit être choiſi Neuf des Principaux Intereſſés de toutes les Cham- „bres, ſavoir quatre d'Amſterdam, deux de Middelbourg, & trois des „autres Chambres, pour aſſiſter, chaque fois, à la reddition des comp- „tes annuels, que les Chambres ſe rendent les unes aux autres, ou qu'elles „rendent aux Dix-ſept. Les Directeurs & les Dix-ſept doivent écouter „leurs avis au ſujet de la vente des marchandiſes, & lors-qu'il ſurvient „quelque importante afaire; le tout ſans aucuns frais pour la Compagnie.

„Nul des Directeurs ne peut rien vendre, ni livrer directement ou indi- „rectement, à la Compagnie; dequoi ils ſont tenus de prêter ſerment, „de même que les Conſeillers de l'Amirauté le font en pareil cas; à-moins „que ce ne ſoit du conſentement des Etats Généraux, ou des Provinces, „ou des Magiſtrats des villes où les Chambres ſon établies, lequel con- „ſentement on eſt tenu d'obtenir chaque fois, avant-que de pouvoir rien „acheter des Directeurs.

„Les Directeurs ſont reçus comme les autres à acheter les marchandiſes „qu'on taxe à un certain prix, ou qu'on vend publiquement à l'enchére: „mais aucun des Dix-ſept, ni une Chambre en commun, ne peut ache- „ter, ni enchérir; & il n'eſt pas fait plus de grace, ou de rabais aux Di- „recteurs qu'aux autres, ſur lequel point ils font auſſi le ſerment. La „même choſe, par conſéquent, eſt permiſe à tous les autres Intereſſés.

„Les Neuf Principaux Intereſſés, dont il a été parlé ci-deſſus, peuvent „aſſiſter & prendre ſéance dans toutes les aſſemblées que les Dix-ſept tien- „nent, & on doit écouter leurs avis ſur les voiages, les équipemens des „vaiſſeaux, la vente des marchandiſes, les levées de deniers, les répar- „titions à faire, & les autres afaires conſidérables. Ils ont droit d'aſſiſter „à la lecture des lettres qui viennent des Indes, de viſiter les magaſins „des Chambres, & les marchandiſes qui y ſont; & s'ils ſont obligez de „vaquer à cet emploi hors des villes de leur domicile, ils ſont paiez de leurs „ſalaires, aux dépens de la Compagnie.

„De tout ce qui ſe vend publiquement à l'enchére, ou qui ſe met à prix, „pour être expoſé, & accepté par ceux qui en déſirent, il n'en pourra „rien être acheté ou accepté par les Directeurs que publiquement; & „il ne ſera conclu aucun marché avec eux, qu'après que les autres perſon- „nes qui ſe préſenteront pour acheter, auront été entendües: & les Neuf „Principaux Intereſſés ſeront ſoumis aux mêmes ordres & Réglemens.

Le tems de ces ſecondes Patentes étant expiré, elles furent renouvellées le 21. de Juin 1647. pour le tems de vingt-cinq ans, déja commencez au

mois

mois de Janvier de la même année 1647. ſous les conditions & reſtrictions des précédens Octrois, & auſſi ſous les changemens & nouvelles conditions qui ſuivent.

„ Qu'au-lieu de la proviſion que les Directeurs ont ci-devant eüe ſur l'argent qui ſe touchoit, ceux de la Chambre d'Amſterdam auront a l'avenir trois mille cent livres d'apointemens fixes; ceux de la Chambre de Zélande auront deux mille ſix cents livres; ceux des petites Chambres, tant de la Meuſe que du Quartier du Nord, auront chacun douze cents livres. Que les Directeurs de la part de chaque Province, compris celle de Groningue, qui n'en avoit point encore eu, auront chacun douze cents livres, le tout annuellement: à condition que chacun des Députés des Provinces, à l'éxemple des Directeurs, aura, pour ſon propre compte, un fonds de trois mille livres dans la Compagnie.

„ Que lors-qu'il y aura des places vacantes, elles doivent être remplies dans trois mois, & cependant les apointemens qui courront, tourneront au profit de la Compagnie.

„ Que les Principaux Intereſſés, qui ſont nommez, & qui prêtent le ſerment, auront tous les ans chacun deux cents livres d'apointement.

„ Que les comptes généraux ſe rendront tous les quatre ans, en préſence des Députez des Etats Généraux, qui auront dix livres par jour, pendant l'audition des comptes, non compris les frais des voitures, ſans aucune autre recompenſe, ſous quelque nom ou prétexte que ce ſoit.

La Compagnie obtint encore de nouvelles Patentes le 7. de Février, 1665. qui la continuérent juſques à l'an 1700. inclus, ſous les mêmes conditions contenües dans les Lettres précédentes. Et pour la fin de cette préſente année 1700. elle en à obtenu de nouvelles, en date du 11. d'Août 1698. par leſquelles elle eſt continuée juſques à l'année 1740. incluſivement, toujours ſous les mêmes conditions.

„ Avec de nouvelles défences aux Sujets de l'Etat d'envoier, ou de trafiquer directement ou indirectement, aux Indes; &c. de s'engager au ſervice de Rois, Princes, ou Compagnies étrangéres, faiſant commerce aux Indes Orientales; rapellant tous ceux qui ſe ſeroient engagez dans un tel ſervice, ou à ſervir des Marchands étant dans les païs étrangers, pour trafiquer aux mêmes Indes; & leur ordonnant de ſe rendre à leur domicile dans trois mois, ſur peine de confiſcation de leurs biens, & de banniſſement perpétuel de leurs perſonnes. Et à l'égard de ceux qui s'engageroient de nouveau, ſoit dans l'Europe, ſoit aux Indes, au préjudice de ces Patentes, & du Placard qui en a été affiché, il y a peine capitale décernée contre eux.

„ Et encore avec défenſes à tous les Sujets de l'Etat, de prendre des engagemens avec aucune Compagnie des Indes Orientales étrangére, & d'y avoir part, ou d'entrer dans les commerces que pourroient entreprendre des Négocians étant en païs étranger, ſur les peines qui y ſont énoncées.

„ Dès l'an 1606. il avoit été défendu aux Sujets des Etats, non-ſeulement de n'aller point trafiquer dans les Indes; mais même de naviguer ou d'envoier des vaiſſeaux au-delà du cap de Bonne-eſperance, ni dans le détroit de Magellan: & dès l'an 1616. & diverſes fois depuis, il leur avoit été fait défenſes, de ſe mettre au ſervice d'aucuns étrangers, pour aller dans les Indes.

„Lors-que les vaiſſeaux des Indes ſont de retour, il n'eſt permis à perſon-
„ne de deſcendre à terre, ou d'aller de terre à leur bord, ſans le conſen-
„tement des Directeurs. C'eſt la Compagnie qui fait établir des Curateurs à
„la ſucceſſion de ceux qui meurent dans les Indes à ſon ſervice.
„Pour l'élection des Directeurs, on apelle tous les Principaux Intereſſés de
„la Chambre pour laquelle il faut élire, afin-qu'ils députent un certain
„nombre d'entre eux, & ces Députés avec les Directeurs, nomment trois
„d'entre les Principaux Intereſſés, & portent la liſte aux Bourgmaiſtres
„du lieu où eſt la Chambre, & les Bourgmaiſtres font le choix d'un des
„trois qui ſont ſur la liſte, & cela en vertu d'un Acte décerné par les
„Etats de Hollande, l'an 1602.
„Cette Compagnie s'eſt enfin ſi bien établie, & a tellement proſpéré, qu'au-
„jourdhui les actions qu'on a ſur elle, valent ordinairement plus de quatre
„au-deſſus du premier fonds, & quelquefois même on les pouſſe preſque
„juſques à cinq.
„Ses principaux commerces ſe font dans les Empires & Roïaumes de Cei-
„lon, Camboie, Martapura, Quinam, Cattaüaringe, & en divers autres.
„Elle a des Comptoirs ou Bureaux à Taïovam ſur la côte de la Chine, à
„Nangiſac au Japon, à Malacca, à Surate, à Amboine, à Banda, à Chiam,
„aux Moluques, à Jamhy, à Atchin, à Ariacan, à Wingurla, à Iſpahan
„en Perſe, à Ceilon, le long de la côte de Coromandel, à Palimbang, &
„en pluſieurs autres endroits. Chacun de ces Bureaux eſt obligé d'envoier
„tous les ans ſon compte à Batavia, & un double en Hollande aux Dix-
„ſept.
„Elle poſſéde dans les Indes de grands païs, & quantité de fortereſſes, &
„& y entretient beaucoup de milices: juſques-là que dès l'an 1645. comme
„il en paroît par le Régitre général du négoce des Indes, arrêté à Bata-
„via le dernier de Novembre 1645. l'entretien des troupes montoit à
„16023246. livres; ſans y comprendre la dépence d'une flote, qu'on te-
„noit alors devant Goa, parce-qu'on étoit en guerre.

VOICI une partie des choſes qui ſe pratiquent dans la Compagnie des Indes Orientales, à l'égard de la navigation aux Indes, & des vaiſſeaux qu'on y emploie.

„Les vaiſſeaux qui vont aux Indes, ſont pourvus de plus forts équipages
„que les navires de guerre; mais il y a ſur les uns & ſur les autres pareil
„nombre d'Oficiers Mariniers. Si le Maître ou Capitaine vient à mourir,
„le Pilote prend ſa place. C'eſt le Commis qui a la direction de la car-
„gaiſon; il en fait la vente, le trafic & les échanges: il a ſous lui des Te-
„neurs de livres & des Ecrivains.
„L'arriére des vaiſſeaux deſtinez pour les Indes, eſt conſtruit comme l'ar-
„riére des autres vaiſſeaux marchands, avec beaucoup d'acaſtillage & d'é-
„tendüe en largeur & en profondeur, afin de contenir beaucoup de mar-
„chandiſes, & qu'on les y puiſſe facilement arrimer. Les Capitaines, ou
„Maîtres, commandent les équipages, & ont la direction de tout ce qui
„les regarde. Ce ſont eux qui ordonnent de la voilure, qui font faire plus
„ou moins de voiles, ſelon qu'ils le jugent à propos, & qui preſcrivent
„la route.
„Lors-que pluſieurs vaiſſeaux vont de flote, on établit un Commandant,

„ou

„ou Amiral, qui porte pavillon, & qui commande à la route; & s'il n'y en „a point, ce ſont les Commis qui commandent tour-à-tour.

„Il y a ſur chaque vaiſſeau un Conſeil de cinq perſonnes qui ſont établis „Juges, & qui ont le pouvoir de faire juſtice, & de faire éxécuter leurs „ordres pour les fautes legéres. Le Commis eſt le premier de ces Juges, „ou le Préſident; le Maître eſt le ſecond; le Sous-commis eſt le troiſiê- „me; le premier Pilote eſt le quatriême; & le Contre-maître eſt le der- „nier. Il n'eſt pas permis aux Oficiers de divers vaiſſeaux de faire des aſ- „ſemblées ſur un même bord, ſoit pour rendre juſtice, ou ſous quelque „autre prétexte que ce ſoit, ſans un ordre précis de l'Amiral.

„Toutes le nuits, pendant chaque quart, on fait trois ou quatre fois la „ronde dans les hauts & dans les bas de chaque vaiſſeau, afin de prévenir „tous les accidens, ou d'y remédier promtement; & d'empêcher que l'é- „quipage ne s'atroupe pour ſe mutiner; & ſi l'on entend quelqu'un qui „jure, ou qui prenne le nom de Dieu en vain, & qui tienne des diſcours „profanes, on ne manque pas de le punir.

„Il n'eſt point permis de manier la hache, ni de faire aucune fonction de „Charpentier, ſans l'ordre du Maître Charpentier; ni de conſerver aucune „portion de ſes rations de vivres & bruvages, ou de la vendre; ni de „jetter des vivres à la mer, ſous prétexte qu'ils ſoient gâtez, que du con- „ſentement du Commis & du Maître.

„Chaque ſoldat eſt obligé d'avoir ſoin de ſes armes, & de les tenir nettes, „les repréſentant une fois la ſemaine devant ſes Supérieurs, ou devant ceux „qui ont droit de les viſiter. Ceux qui jettent contre terre les inſtrumens „du Chirurgien, des Charpentiers, ou des Cuiſiniers, ou qui les volent, „ſont battus de bouts de cordes au pié du mât. Quiconque tire un coup „de canon ſans ordre, en eſt puni par la confiſcation d'un mois de gages.

„Tous les jour on lave les vaiſſeaux par-dehors & par-dedans. On prend „auſſi un grand ſoin des malades, & ce ſoin regarde ceux qui ſont du mê- „me quart. Lors-que quelqu'un eſt mort, on fait la vente de ſes hardes „& de ſes éfets au pié du mât. Il n'eſt pas permis de joüer aux dez, ni „aux cartes, ſur peine d'être huit jours aux fers; & s'il arrive à quelqu'un „de joüer à quelque jeu que ce ſoit, celui qui perd n'eſt point obligé de „paier.

„Il eſt défendu de s'enivrer, de ſe battre, d'avoir du feu en aucun endroit „qu'avec permiſſion, de fumer du tabac que ſur le haut pont, ou à l'épe- „ron; le tout ſur les peines qui y apartiennent.

„Quand le quart eſt commencé, chacun doit ſe tenir en ſon poſte, & ne „le plus quitter. Aucun étranger ne doit être reçu à bord, ſans permiſſion „des Directeurs. On ne porte ni paille ni foin dans les cabanes, ni de lits „à bord, ſans ordre.

„L'extravagante coutume du batême eſt retranchée; mais au-lieu de cela on „permet que l'équipage ſe faſſe paier un friſon de vin à chaque gamelle.

„Les afaires qui concernent les ſoldats qui ſont à bord, ſe vuident par le „Conſeil de guerre, qui eſt compoſé du Commis, du Maître, du Ser- „gent, du Caporal, & de l'Anſpeſſade: mais ſi l'afaire eſt d'importance, „on tient un Conſeil général de tous les Oficiers du vaiſſeau, ou de la „flote, s'il y a pluſieurs vaiſſeaux, ou au-moins plus d'un.

„La

„La lecture des articles ſur deſquels on a pris les ſermens, doit être réité-
„rée tous les mois.
„Le Conſeil général de la flote, eſt compoſé de tous les Commis, des
„Maîtres, des Sous-commis, & des premiers Pilotes. Mais dans les afaires
„militaires, les deux premiers Commandans des ſoldats, ſoit Capitaines, ou
„Oficiers d'un moindre rang, entrent au Conſeil, & les Sous-commis & Pi-
„lotes en ſont exclus. C'eſt le Commandant de la flote qui préſide dans
„ce Conſeil, naïant qu'une voix quand le nombre des Oficiers qui aſſiſ-
„tent au Conſeil, n'eſt pas pair; mais il en a deux quand le nombre eſt
„pair.
„Ce Conſeil a droit de remplir les places qui viennent à vaquer par mort,
„& de deſtituer ceux qui ſont incapables de ſervir: il a droit de prononcer
„Sentence de condamnation contre les criminels, à bord de l'Amiral ou
„Commandant de la flote. Il délibére & réſout ſur les routes qu'il faut
„prendre, & ſur les ports où il faut toucher; & prévient, avec éxactitu-
„de, ou punit la diſſipation de la poudre.
„Lors-qu'on veut jetter un mort à la mer, on tire ſeulement un coup de
„pierrier. Le Paſteur & le Conſolateur des malades, ne ſe mêlent que
„des choſes qui regardent le ſervice divin & la conſcience. Le Conſeil
„leur fait rendre le reſpect qui leur eſt deu, & s'ils tombent en quelque
„faute, ils n'en ſont repris qu'en particulier, à-moins que ce ne fût quel-
„que faute bien ſcandaleuſe. En exhortant les équipages à la piété & à
„la vertu, ils ont ordre de ne traiter d'aucunes controverſes. A leur tour
„s'ils ont quelque cenſure à faire aux Oficiers, ils la font en particulier.
„Ils font tous les jours publiquement la priére, de laquelle perſonne ne
„s'abſente, non-plus que du ſermon aux jours qu'il ſe fait. Chaque per-
„ſonne de l'équipage doit être pourvu de quelques livres de piété.
„Le Commandant de la flote a droit d'aſſiſter à tous les Conſeils particu-
„liers de chaque vaiſſeau, & d'y préſider. Les Sentences rendües contre
„les coupables s'éxécutent à bord du vaiſſeau où le délit a été commis.
„Lors-que le Conſeil particulier a prononcé Sentence dans les afaires qui ſont
„de ſa compétence, & ſur leſquelles il a droit de prononcer, le Commandant
„du vaiſſeau doit ſe tenir, tout le jour qui précéde l'éxécution, auſſi pro-
„che qu'il lui eſt poſſible du vaiſſeau de l'Amiral, & faire mettre un pa-
„villon à l'artimon, près de la hune, où il demeure une heure entiére,
„afin-que l'Amiral ſoit informé que le jour ſuivant on doit faire juſtice ſur
„le vaiſſeau, & qu'il y paſſe lui-même, ou y envoie quelqu'un avec ſes
„ordres. Que ſi perſonne de ſa part ne vient à bord avant le midi du jour
„marqué, le Conſeil du vaiſſeau paſſe outre; & ſi la faute mérite peine
„afflictive, on fait de nouveau le même ſignal que le jour précédent, afin
„d'en donner avis à l'Amiral.
„Lors-que les Maîtres & les Pilotes ne ſe trouvent pas d'acord ſur les rou-
„tes qu'il faut prendre, ils ſont tenus d'en donner connoiſſance au Com-
„mandant ou Commis, afin-qu'il tâche de les faire convenir.
„Les Contre-maîtres & les Eſquimans prennent ſoin de faire bien arri-
„mer, & pour cet éfet ils font percer des trous à bord, & entre les fron-
„teaux, pour charger plus commodément en grenier ce qui doit y être
„chargé. Il ne faut mettre avec le poivre, ni avec les noix muſcades
& le

„& le clou de girofle, aucunes autres marchandiſes, parce-qu'elles ſe gâ-
„teroient avec celles-ci, qui échaufent & font fermenter; & chacune de ces
„trois ſortes doit être auſſi chargée à part, en différens fonds de cale.
„L'huile doit être placée au haut, &, pour ainſi dire, ſous la main, afin-
„qu'on puiſſe veiller à ſa conſervation: il faut laiſſer un peu de vuide
„dans les tonneaux où elle eſt, dont les cercles & le fond doivent être
„frotez d'une compoſition de ſel, de ſable & d'eau, pour empêcher le
„coulage.

„Les groſſes balles, paquets & fardeaux doivent être arrimez proche des
„épiceries; en mettant néammoins les plus précieuſes marchandiſes dans
„les rangs du milieu; mais ſur-tout il faut prendre garde que le poivre ne
„puiſſe engorger la pompe.

„Les vaiſſeaux qui vont aux Indes ſont ordinairement pourvus de vivres
„pour douze mois; ſavoir vingt & une mille livres de biſcuit par vaiſſeau,
„pour cent perſonnes, & au-deſſus à proportion de ce qu'il y a plus de
„gens, ou au-deſſous s'il y en a moins; & l'on en donne à chaque hom-
„me quatre livres par ſemaine: plus vingt tonneaux de viande, chacun de
„cinq-cents-cinquante livres; dont on en donne deux fois la ſemaine trois
„quarterons à chaque homme: vingt tonneaux de chair de pourceau,
„chacun de trois-cents-cinquante livres, & l'on en ſert une fois la ſemai-
„ne: & trois mille livres de ſtocfiſſe, dont on en ſert quatre fois la ſemai-
„ne, chaque fois un quarteron à chaque homme.

„On embarque auſſi cinq fromages du poids de ſix à ſept livres pour cha-
„que homme, pendant tout le voiage: trente tonneaux d'eau, tenant deux
„bariques & deux tiers, pour cent hommes, dont chaque homme a un
„plein friſon par jour; & dix-huit autres pipes d'eau pour la cuiſine: un
„tonneau de biére par tête: dix-huit tonneaux, auſſi de deux bariques & deux
„tiers de vin d'Eſpagne, & deux de vin de France, dont on en donne par
„jour un demi-ſetier à chaque homme: deux bariques d'eau de vie: dou-
„ze tonneaux de beurre: quatre petits tonneaux de vinaigre d'une bari-
„que & demie; vingt-quatre demi-aemen d'huile; un aemen ou 256. pin-
„tes, meſure de Hollande, de ſaumure de limon: quatre quartauts de
„prunes: cinquante ſacs d'orge mondé; vingt ſacs de pois gris, & vingt
„de pois blancs: un gros tonneau d'une certaine eſpéce de raiforts ſauva-
„ges: un demi-tonneau de ſemence de moutarde: quarante jambons fumez:
„cinquante piéces de viande fumée: huit langues de bœuf fumées. Le tout
„eſt diſtribué à l'équipage ſelon les ordres preſcrits, par les ſoins du Ca-
„pitaine ou Maître.

„COMPAGNIE des Indes Occidentales, en Hollande. *De Weſt-indiſche Maat-*
„*ſchappije*, *in Hollandt*.

„Cette Compagnie ſe forma l'an 1621. & obtint des Lettres d'octroi des
„Etats Généraux le 10. de Juin de la même année, avec divers priviléges,
„& entr'autres.

„Que pendant le tems de vingt-quatre ans aucun des Sujets de l'Etat ne
„pourroit naviger ni trafiquer aux Indes Occidentales, & que ce ſeroit la
„Compagnie ſeule qui en feroit tout le commerce, auſſi-bien que celui
„des païs de l'Afrique, qui ſont ſituez depuis le Tropique du chancre juſ-
„ques au Cap de Bonne-eſpérance, & pour ceux de l'Amérique, depuis

„la pointe Méridionale de Terre-neuve, par le détroit de Magellan, ce-„lui du Maire, ou autres, juſques à celui d'Anjan, tant dans la mer du „Nord, que dans la mer du Sud : ni dans aucune des iſles giſantes à l'un „ou l'autre côté : ni dans les païs du Sud, s'étendant entre les deux Mé-„ridiens, touchant par l'Eſt au cap de Bonne-eſpérance, & par l'Oüeſt à „la pointe orientale de la Nouvelle Guinée incluſivement.

„La Compagnie eſt diviſée en cinq Chambres de Directeurs, dont il y en „a une à Amſterdam, qui a la direction de cinq neuviêmes parties : une en „Zélande, pour deux neuviêmes parties : une ſur la Meuſe, pour une „neuviême : une dans le Quartier du Nord, pour une autre neuviême ; & „la cinquiême en Friſe, pour les Provinces de Friſe & de Groningue, auſſi „pour une neuviême partie. Et les Provinces où il n'y a point de Cham-„bre, donnent néammoins autant de Directeurs qu'elles ont fourni de cent „mille livres de fonds dans la Compagnie, c'eſt-à-dire, pour la Chambre „où elles ont trouvé bon de mettre leur fonds.

„La Chambre d'Amſterdam eſt compoſée de vingt Directeurs ; celle de „Zélande de douze ; celles de la Meuſe & du Quartier du Nord chacune „de quatorze ; & celle de Friſe auſſi de quatorze.

„L'aſſemblée générale des Chambres ſe fait par Dix-neuf Députés ; ſavoir „huit de la Chambre d'Amſterdam, quatre de Zélande, deux de la Meu-„ſe, deux du Quartier du Nord, deux de Friſe, & un de la part des E-„tats Généraux, & même pluſieurs, & autant qu'ils le jugent à propos.

„Mais quelques réſolutions qu'on prenne dans cette Aſſemblée, ſur le fait „de la guerre, il faut encore l'aprobation des Etats Generaux.

„Quand il y a une place de Directeur vacante, les Principaux Intereſſés „nomment trois perſonnes, & en préſentent la liſte aux Etats de la Pro-„vince où eſt la Chambre qui a beſoin d'un Directeur, & les Etats en font „le choix.

Le tems de l'Octroi étant expiré, la Compagnie obtint de nouvelles Pa-tentes en date du 4. de Juin 1647. pour vingt-cinq années conſécutives, à compter du premier de Janvier, du même an 1647.

„Le commerce de cette Société a été fort traverſé par les guerres qu'elle „a eu à ſoutenir. D'abord le ſuccès en fut favorable : elle fit de grandes „conquêtes, & parut fort bien établie. Mais comme le ſort des armes eſt „inconſtant, & qu'il en eſt de la guerre comme du jeu, ou ceux qui per-„dent, perdent beaucoup, & ceux qui gagnent, ſe trouvent à la fin „n'avoir guéres gagné, cette Compagnie, harcelée premiérement par les „Eſpagnols, puis par les Portugais & par les Anglois, fut dépoüillée d'une „partie de ſes conquêtes, & eut aſſez de peine à ſe ſoutenir.

„Néammoins elle ſubſiſta juſqu'à la fin du tems de ſon Octroi, où elle „fut diſſoute, & comme changée en une nouvelle, qui obtint des Paten-„tes des Etats Généraux, le 20. de Septembre 1674.

„Cette nouvelle Compagnie s'eſt toujours bien maintenüe : elle poſſéde „les païs, fortereſſes & conquêtes de l'ancienne, & fait un commerce „avantageux, dont il ſeroit encore fait plus de mention dans le monde, „ſi le grand éclat de la Compagnie des Indes Orientales n'atiroit pas tous „les yeux de ſon côté.

„COMPAGNIES de Surinam, du Nord, de Groenlandt de la mer Baltique „&c.

„ &c. en Hollande. *Surinamſe, Noordtſe, Groenlandtſe, Ooſte Maatſchappijen, „in Hollandt.*

„ Ce ſont d'autres Compagnies beaucoup inférieures à ces premiéres, qui „ ſe ſont formées en divers tems, & établies à la faveur de Lettres d'octroi „ des Etats Généraux.

„ La Compagnie de Surinam ne s'eſt formée que depuis les guerres que „ les Provinces Unies ont eu contre les Anglois, pendant le cours deſquel- „ les les Zélandois prirent cette iſle, & l'an 1682. les Etats de Zélande la „ cédérent à la Compagnie des Indes Occidentales, pour une certaine ſomme „ de deniers; & la Compagnie obtint des Patentes pour cette iſle, le 23. „ de Décembre de la même année 1682.

„ Depuis ce tems-là la colonie de Surinam a été diviſée en trois parties, „ dont il y en a une qui apartient à la ville d'Amſterdam, une autre apar- „ tient encore à la Compagnie des Indes Occidentales; & la troiſiéme, „ aux héritiers du Sieur de Somelsdijk.

„ Il y a cinq Directeurs de le part d'Amſterdam, pour la Compagnie de „ Surinam, quatre de la part de la Compagnie de l'Amérique, qui ſont „ quatre Directeurs de cette même Compagnie, & un de la part de la „ Maiſon de Somelsdijk. Le feu Seigneur de Somelsdijk lui-même y „ alla au mois d'Août 1683. comme Gouverneur général établi par tous „ les Intereſſés.

„ Les Compagnies du Nord, pour la pêche de la nouvelle Zemble & du „ détroit de David, celles de Groenlandt, & de la mer Baltique, ont „ auſſi leurs Patentes & leurs priviléges; mais ces établiſſemens n'ont pas „ eu grande ſuite, & chaque Particulier ne laiſſe pas de faire les mêmes „ commerces que font ces Compagnies, & dans les mêmes lieux.

„ La différence qu'il y a entre la Compagnie de Groenlandt & les Parti- „ culiers, c'eſt qu'il n'eſt pas permis à ceux-ci de deſcendre à terre; au-lieu „ que ceux qui ſont incorporez dans la Compagnie, y peuvent aller faire „ fondre le lard des baleines qu'ils pêchent.

„ Mais les Particuliers ſont obligez de couper leurs poiſſons par mor- „ ceaux, & de les mettre en des tonneaux, pour être aportez au païs, & y „ être fondus. Il va tous les ans une infinité de bâtimens à cette pêche. „ L'an 1662. la pêche fut ſi heureuſe, qu'il reſta juſqu'à quatorze mille „ bariques d'huile, qui ne purent être vendües; & l'année ſuivante il fut „ encore fait trente-ſept mille bariques d'huile, des baleines qui furent „ priſes.

COMPAGNIES de Négoce en France. *Franſche Maatſchappijen, tot Koophandel, en om 't ſelfde te bevorderen.*

Il s'eſt formé auſſi diverſes Compagnies en France, pour faire le commerce aux Indes Orientales, aux Indes Occidentales, dans les païs du Nord, & à la côte d'Afrique; mais juſques à préſent elles n'ont pas eu un grand ſuccès. Les unes ont manqué, & ſe ſont éteintes; & les autres ſubſiſtent avec peine, quoi-qu'il ſe faſſe tous les jours des mouvemens pour en former de nouvelles: ce qui fait voir qu'on n'a point encore trouvé de moiens pour faire de ces grands établiſſemens, & ſolides, tels que ſont ceux qui ſe ſont faits en Hollande & en Angleterre.

COMPAGNIE de navires, ou Conſerve. *Admiraalſchap, Compagnie.*

Ce ſont les vaiſſeaux qui ſont obligez de s'atendre les uns les autres, pour faire une flote, & ſe défendre réciproquement pendant un voiage; & cela s'apelle; Aller de conſerve, Aller de flote, ou d'eſcorte réciproque. Comme j'étois deſemparé ma Conſerve ne me voulut pas quiter, & m'aïant donné le cable elle me tira en oüaiche. Nous allions trois vaiſſeaux de conſerve, par un vent de Sud. Voiez, Conſerve.

„C'eſt une Société de vaiſſeaux pour aller enſemble, & qui font entre eux „élection d'un Amiral, tant afin de ſe mieux défendre, en cas d'ataque, „que pour leur preſcrire la route; & tous les autres ſe ſoumettent aux or„dres de cet Amiral. Ils s'engagent à demeurer joints, à s'atendre les uns „les autres, à ſe donner des avis, & pour cet éfet ils conviennent de cer„tains ſignaux. L'Amiral a droit de faire le ſignal de Conſeil, & d'aſ„ſembler les Oficiers à ſon bord, pour prendre leurs avis, comme dans une „eſcadre de navires de guerre. Les bâtimens qui n'ont point de canon, & „qui veulent être reçus dans la flote, paient ordinairement en argent la „protection que les autres ſeront tenus de leur donner en cas de beſoin.

VOICI un Acte de Société, ou de Conſerve, tel qu'on le fait pour aller en France, lequel peut auſſi ſervir de modèle pour tous les autres qu'on voudroit faire, en y ajoûtant ou retranchant les clauſes néceſſaires, ſelon le changement de route & de deſtination.

„NOUS Sous-ſignez Maîtres de vaiſſeau promettons, & nous engageons par „ces préſentes, de faire voiles d'ici à Nantes, à la Rochelle, & à Bour„deaux, en France, au premier bon vent; & d'entretenir tous les points „qui ſont contenus dans ce préſent acte de ſociété & compagnie: le tout „ſur les peines qui y aparticnnent & qui y ſont énoncées.

„Nous établiſſons & tenons pour notre Amiral, N. N. pour notre Vice„amiral, N. N. & pour notre Contre-amiral N. N. & afin qu'en cas de „dommage, (ce qu'à Dieu ne plaiſe) il puiſſe être amendé par la ſus-dite „ſociété, chacun de nous a eſtimé & mis à prix ſon vaiſſeau & la cargai„ſon, de bonne foi, & ſelon la connoiſſance que nous pouvons avoir de „leur valeur, & en avons fait écrire le prix au pié des préſentes par les „Commiſſaires par nous nommez à cet éfet, & en avons auſſi ſigné l'Acte „de notre main. En outre chacun de nous qui n'a point de canon ſur ſon „vaiſſeau a paié comptant..... par chaque cent florins de la valeur, „ſelon la priſée & eſtimation que nous avons faite, pour contribution aux „frais & dépences des ſus-dits Amiral & Vice-amiral, & des autres vaiſſeaux „qui portent du canon.

„Il ne ſera permis à aucun de nous de porter des feux, qu'à l'Amiral & „au Vice-amiral, qui en mettront toutes les nuits, & qui ſeront toutes „les nuits tour-à-tour, l'un à la tête de la flote, & l'autre à la queüe, „ſur peine de quatre livres d'amende. Et pour recompenſe de leurs ſer„vices il leur ſera paié la ſomme de dix ſous par chaque bâtiment, dont „l'Amiral aura la moitié, le Vice-amiral un tiers, & le Contre-amiral „une ſixiême. Sera tenu l'Amiral, ou le Vice-amiral, c'eſt-à-dire, ce„lui qui portera le feu à la queüe de la flote, de ſe tenir toujours de „l'arriére du vaiſſeau qui ſera le plus mauvais voilier; & il ne ſera per„mis à aucun vaiſſeau de ſe mettre de l'avant du feu qui ſera à la tête: „le tout ſur peine de dix livres d'amende.

„Si

„Si quelqu'un des vaiſſeaux qui ſont de Compagnie, perd mât, vergue, „étambord, ou voile, ou qu'il ait quelque voie d'eau, ou qu'il ſoit in„commodé en quelque autre maniére, il déploiera de jour un morceau „de toile, ou une bonnette, à la hune, ou au ton du mât, & de nuit il „y mettra trois feux l'un ſur l'autre : & les autres voiant ce ſignal, éle„veront auſſi un feu pour y répondre, & mettront le cap ſur lui, pour „aller le ſecourir, ſans l'abandonner, juſques-à-ce qu'ils l'aïent conduit „dans un port ; s'il en eſt beſoin, & s'il eſt poſſible ; à-peine de cinquan„te livres d'amende, paiable par chaque vaiſſeau qui ſera en défaut, la „moitié aplicable au profit de celui qui aura été abandonné, & l'autre „moitié aux pauvres.

„Si quelqu'un échoüe en quelque port, ou ailleurs, hors de ces Provin„ces, ou qu'il s'y trouve incommodé en quelque autre ſorte, les autres „ſeront obligez de le ſecourir, & d'atendre pendant vingt-quatre heures, „qui ſeront emploiées à le déchoüer, ou à le racomoder, ſur pareille pei„ne de cinquante livres d'amende aplicable comme deſſus.

„Tous les matins & tous les ſoirs chacun ſera tenu d'aller faire le tour der„riére le vaiſſeau qui ſera le plus demeuré de l'arriére : & lors-que l'Ami„ral, ou le Vice-amiral jugera à propos de virer de bord, ou de chan„ger de route, il ſera obligé de tirer un coup de canon, & de mettre deux „feux l'un ſur l'autre ; mais par un tems embrumé il ne fera que tirer un „coup de canon ; & ſi c'eſt de nuit, chaque vaiſſeau ſera tenu de mettre „un feu, & de virer auſſi, afin-qu'on ne s'aproche pas trop les uns des „autres ; & ce ſur peine de trois livres d'amende.

„Si quelqu'un ſe trouvant de nuit en danger cargue ſes voiles, il ſera „obligé de mettre auſſi deux feux, & tous les autres ſeront tenus de faire „comme lui ; ſur peine de douze livres d'amende, toutes les fois qu'ils ſe„ront en défaut.

„Ceux qui apercevront quelques vaiſſeaux étrangers parmi la flote, ſeront „obligez d'en donner avis, a-cauſe du péril, de jour en hiſſant & amenant „trois fois la miſéne, & de nuit en élevant un feu ; & l'Amiral mettra „deux feux, & côté en travers, juſques-à-ce que tous les vaiſſeaux ſoient „auprès de lui ; & tous les autres voiant ſa manœuvre, feront la même „choſe, afin-qu'on puiſſe faire voir qu'on ſe reconnoît ; & alors tous ſe „joindront, afin de s'entre-ſecourir, s'il en eſt beſoin ; & ce ſur peine de „dix livres d'amende.

„Si quelqu'un vient à s'écarter de la flote, par la tempête, par la bru„me, ou par quelque autre accident, & qu'enſuite il vienne à découvrir le „gros, ou quelqu'un des autres vaiſſeaux, il ſera obligé de dreſſer, de „jour, l'artimon, c'eſt-à-dire de le traverſer horizontalement vers les deux „bords ; & de nuit, de mettre un feu, pour ſignal de reconnoiſſance : & il „ſera tenu de faire la même choſe, ſi celui qui porte le feu, fait fauſſe route.

„Celui qui ſera en doute ou ſoupçon, ſoit de jour ou de nuit, ſera tenu „de crier *Hola* &c. & on ſera obligé de lui répondre. Et ſi on ne lui „fait point de réponce, il en donnera auſſi-tôt connoiſſance, par une ma„nœuvre particuliére de l'artimon, ſi c'eſt de jour ; & en mettant un feu, „comme deſſus, ſi c'eſt de nuit ; & alors tous les autres feront la même „manœuvre, & iront ſe joindre à celui qui aura fait le ſignal, pour le ſe-

„courir, s'il y a lieu : à peine de dix livres d'amende païable par chacun de „ceux qui ſeront en défaut.

„Si la flote moüille l'ancre en quelque rade, ou en quelque port, & que „l'Amiral, après en avoîr délibéré avec quelques-uns de la Compagnie, „au-moins s'il lui a été poſſible, trouve à propos de mettre à la voile, il „en avertira par deux coups de canon, afin-que les autres aïent le tems „d'apareiller. Et ſi c'eſt de nuit, chacun mettra un feu, afin-qu'on ne s'apro- „che pas trop les uns des autres. Et perſonne ne pourra faire route juſ- „ques-à-ce que le moins diligent ſoit ſous voiles, chacun étant tenu de „l'atendre, ſur peine de ſix livres d'amende.

„Si l'ennemi venoit à ſe mêler parmi la flote, (ce qu'à Dieu ne plaiſe) „tous les vaiſſeaux ſe joindront enſemble, auſſi-bien ceux qui ſeront ſans „canon que ceux qui en auront, & ils ſe tiendront ſerrez afin de réſiſter & „ataquer de toutes leurs forces; mais ceux qui ne ſeront point armez pren- „dront garde à n'être pas ſous le canon des autres, & à ne les empêcher „pas de pourvoir à la défence commune, à-moins qu'eux-mêmes n'aïent „lieu d'entreprendre quelque choſe contre les ennemis. Et ſeront tous „les frais, dommages & pertes qu'on ſoufrira en pareille ocaſion, ſoit „par le canon des ennemis, ou en quelque autre maniére, paiez & „rembourcez par toute la Compagnie en général.

„Si l'Amiral déſire que les Maîtres viennent à ſon bord, il fera mettre une „petite enſeigne ſur la dunette, & tirer un coup de canon; & à ce ſignal tous „ſeront obligez de ſe rendre auprès de lui, pour lui parler & ſavoir ce qu'il dé- „ſire; & ce ſur peine de ſix livres d'amende contre ceux qui ſeront en défaut.

„Il ne ſera permis à aucun de la Compagnie d'entrer dans un port, ou de „ſe rendre à une rade avant l'Amiral & le Vice-amiral, leſquels ne „pourront non-plus le faire, que le dernier de toute la flote, c'eſt-à-dire, „celui qui ſera le plus de l'arriére, ne ſoit aſſez avancé, & qu'on ne voie „qu'il ait aſſez de jour pour s'y rendre auſſi; & ce ſur peine de ſoixan- „te livres d'amende, contre chacun de ceux qui ſeront en défaut à ces „égards; la moitié aplicable au profit de celui qui aura été abandonné, & „l'autre moitié aux pauvres. En naviguant, tous les vaiſſeaux tiendront „chacun le rang qui leur aura été ordonné. Si quelqu'un ſe trouve en péril „à ſon bord, par la mutinerie de l'équipage, il atachera un linceul à une „éparre, & le mettra à l'arriére, à la chambre du Capitaine, pour en „donner avis.

„Si quelqu'un de la compagnie découvre une terre, pendant la nuit, ou „durant une brume, il allumera deux fanaux, & les hiſſera & les amene- „ra, les faiſant paſſer l'un devant l'autre, enſorte qu'ils faſſent le même „éfet qu'une ſcie en ſciant du bois; & de jour il fera la même choſe avec „deux juſtaucorps de péchina, ſur peine d'une amende de ſix livres.

„Les amendes qui ne ſont déclarées aplicables à perſonne dans le préſent „Acte, tourneront au profit de toute la ſociété.

SI l'on a deſſein de voir un Acte de Compagnie ou Conſerve en François, on peut lire les Ordonnances. Cependant voici encore quelques-unes des choſes qui s'obſervent à l'égard des Compagnies ou Sociétés qui ſe font, & qu'on eſt même obligé de faire en divers endroits, autres que ceux qui ſont ſpécifiez dans cet Acte, ſoit pour aller, ou pour revenir.

„TOUS

„TOUS Les vaiſſeaux des Provinces Unies qui ſeront deſtinez pour la mer „Méditerranée, ſeront conſerve ou compagnie enſemble, dans les ports; „& il n'en ſera point reçu dans la ſociété qui ne ſoient montez de canon, „ou qui n'en ſoient pas ſufiſamment montez; ce qui s'entend de ceux qui „chargent à cüeillette; car les Réglemens ſont différens pour les particuliers „qui ne chargent que pour eux-mêmes. Ceux donc qui chargent au quintal, „doivent premiérement être du port de cent-quatre-vingts laſtes, ou au-deſ„ſus, & ils doivent être armez de vingt-quatre petits canons, dont les „moindres ſoient de cinq livres de bale. Outre cela ils doivent être pour„vus d'autres armes à proportion, & être montez de cinquante hommes, „en y comprenant deux ou trois mouſſes; & ils ne peuvent partir qu'ils „ne ſoient au-moins trois de compagnie. S'il ſe trouve des vaiſſeaux en „mer, ou en quelque port d'un Etat avec qui l'on ſoit en paix, ou neu„tre, qui ſoient deſtinez pour le Détroit de Gibraltar, ils ſeront auſſi obli„gez de faire conſerve.

„Les vaiſſeaux qui voudront revenir de Levant, ne pourront mettre à la „voile, qu'après avoir atendu quatre ou cinq ſemaines, depuis le tems „qu'ils ſeront chargez, afin qu'ils viennent dans la plus nombreuſe com„pagnie qu'il ſera poſſible; & tous ceux qui viennent de l'Eſt du golfe de „Veniſe, iront relâcher à Zante, où les vaiſſeaux qui viendront du golfe „ſeront auſſi tenus de toucher; & ils s'atendront les uns les autres, pen„dant quinze jours, s'il y a lieu de croire qu'il y en doive encore venir. „Là, tous ceux qui s'y trouveront, feront compagnie, & éliront un Ami„ral, pourvû qu'ils ſoient au-moins trois ou quatre, montez enſemble de „ſoixante & dix à quatre-vingts piéces de petit canon; mais s'ils en ont „moins, ils iront relâcher à Livourne, où ſe devront rendre auſſi tous les „vaiſſeaux qui viendront de l'Oüeſt du golfe de Veniſe; & les uns & les „autres ſeront tenus d'atendre quinze jours pour avoir une plus nombreuſe „Compagnie; le tout ſur peine de mille livres d'amende contre les Con„tervenans.

„Et afin-que la ſociété s'entretienne avantageuſement, tous ceux qui y „ſeront entrez, ſeront tenus de demeurer joints, ſans qu'aucun puiſſe, pour „quelque raiſon que ce ſoit, ſe ſéparer de la flote, que lors-qu'on ſera ve„nu à la hauteur où les diverſes deſtinations en obligeront quelques-uns „à changer de route. Pour les autres ils continüeront à aller de flote juſ„ques au lieu où il y aura pareille néceſſité de ſe ſéparer. Mais il ne ſera „permis à aucun de ſe ſéparer ſans la permiſſion de l'Amiral, ſur peine de „paier d'amende, au profit de la compagnie, telle ſomme qu'il aura été ré„glé, & qui ſera marquée dans l'Acte de conſerve. Et en cas de delai, „ou de refus de paier, le vaiſſeau qui aura été mis dans la conſerve, pourra „être arrêté par forme d'éxécution: & cela ſans préjudice des peines por„tées par les Ordonnances & Réglemens de l'Etat en pareil cas; & ſans „que les vaiſſeaux, qui auront ainſi abandonné leur flote, puiſſent être re„çus en la protection des navires de guerre de l'Etat.

COMPAGNONS de bateau. *Gaſten die vaaren op een ſelve ſchuit.*

Ce ſont les bateliers qui conduiſent un bateau, ſous celui qui en eſt le patron, ou le maître.

Il eſt fait défences à toutes perſonnes d'acheter des Matelots & Compagnons de

de bateau, des cordages, ferrailles, & autres utenſiles des navires, à-peine de punition corporelle.

COMPAS. *Paſſer.*

C'eſt un inſtrument de métal, dont on ſe ſert à tracer des cercles, & à prendre des meſures. Il y en a de différentes ſortes, parmi leſquelles le Compas droit eſt de plus grand uſage.

COMPAS Droit. *Een regt Paſſer.*

Il ſert aux Charpentiers & aux Pilotes.

COMPAS courbé. *Een kromme Paſſer.*

Il ſert pour meſurer les groſſeurs d'un corps rond; ainſi il eſt propre pour ceux qui travaillent à la mâture des vaiſſeaux.

COMPAS de mer, Compas de route, Bouſſole, Volet. *Zee-kompas.*

C'eſt un inſtrument compoſé d'un carton mince, coupé circulairement; diviſé en trente-deux parties égales, repréſentant l'horizon, avec les trente-deux vents. Au centre du compas eſt un cône concave de laiton, apellé chapelle, avec une aiguille en loſange, de bon fer, ou d'acier; cloüée au-deſſous du carton, & touchée d'une pierre d'aimant; & tout ce compoſé eſt apellé Roſe.

On met cette roſe ſur un pivot, puis dans une boîte couverte d'une vitre, & cette boîte eſt enfermée dans une autre qui ſert à ſoutenir un ou deux cercles de cuivre, ou de laiton, apellez Balanciers, qui ſervent à tenir horiſontalement le compas. Voiez, Bouſſole, & Aiguille aimantée.

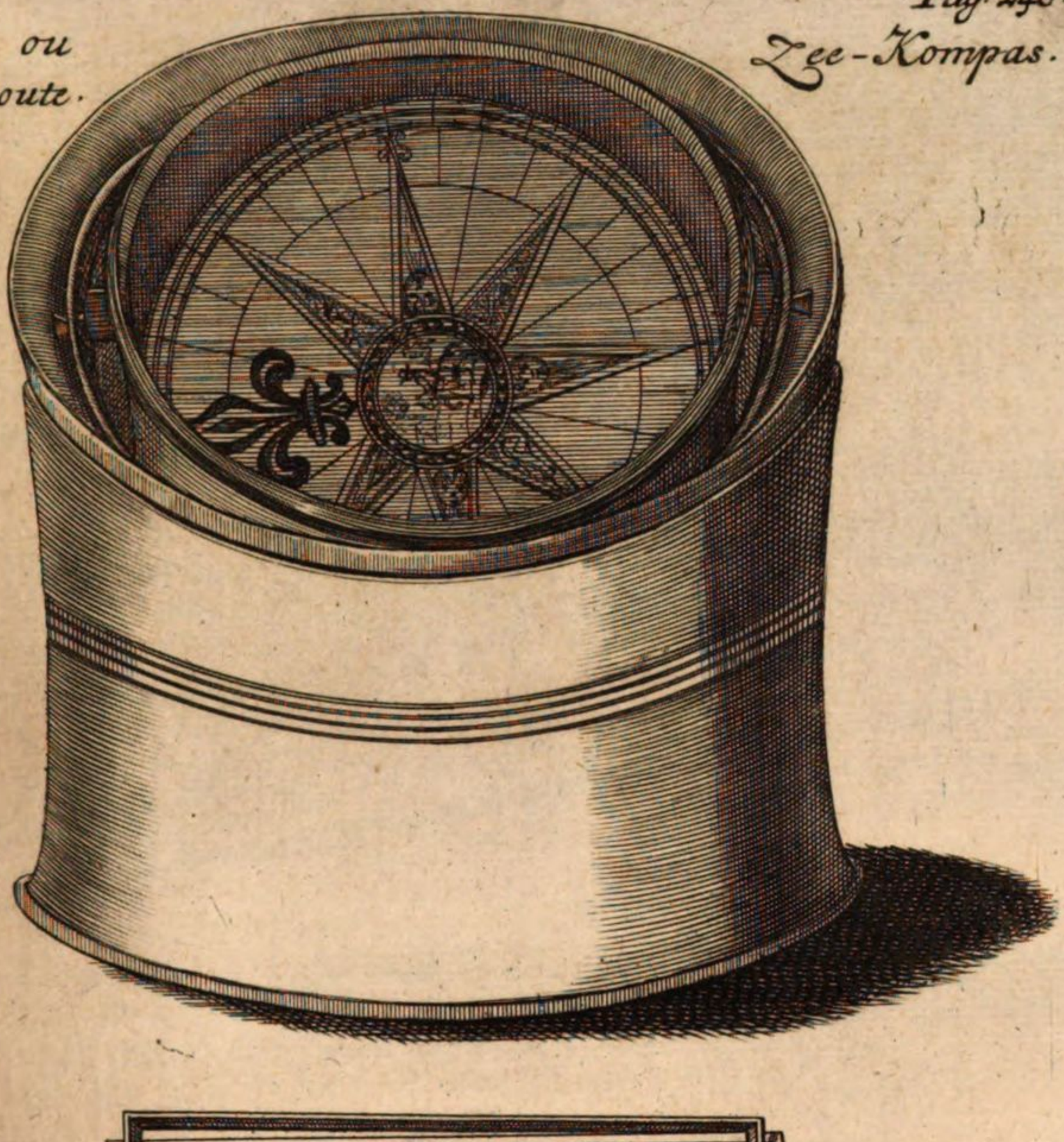
„Avant que l'on eût connoiſſance du compas, ou que, du-moins, il eût „été amené à la perfection où on le voit aujourdhui, & qu'on ſe fût „aviſé de mettre l'aiguille ſur un pivot, afin-qu'elle tournât, on la met„toit ſur de l'eau, dans un baſſin; & là elle ſe tournoit vers le Nord, „à-peu-près de-même qu'elle fait ſur la pointe du pivot, où elle eſt „élevée.

COMPAS de variation. *Peil-kompas.*

Outre tout ce qui a été dit du Compas de route, ou de la Bouſſole, le Compas de variation a encore un cercle de cent-ſoixante & dix degrès, avec un fil qui traverſe par-deſſus la vitre, paſſant au-deſſus du centre, & tombant perpendiculairement le long de la boîte, d'un côté & d'autre. Elle eſt ouverte en cet endroit-là avec une vitre, pour aider à obſerver la variation de l'aimant.

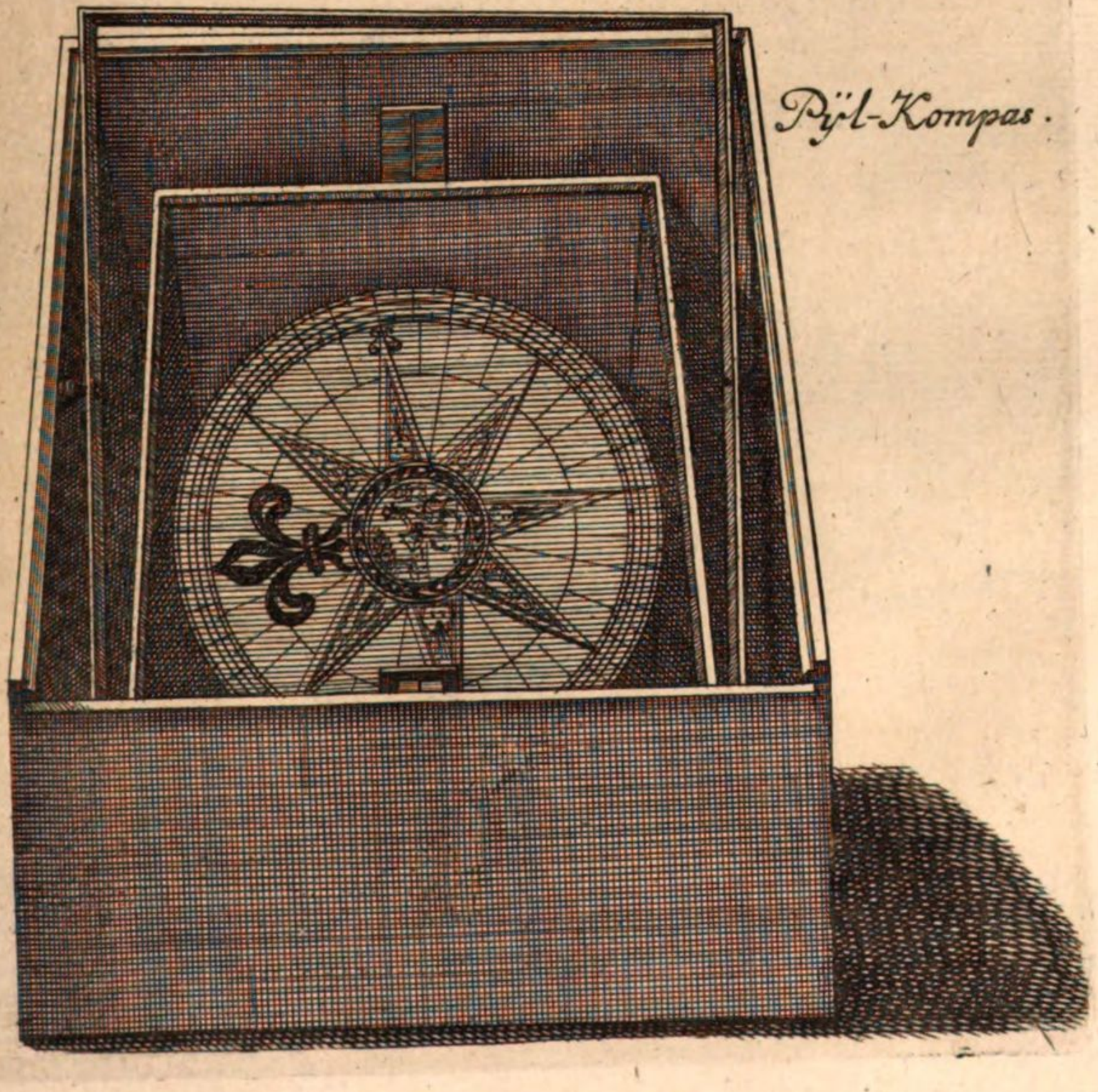
COM-

Bouſſole ou
Compas de Route.

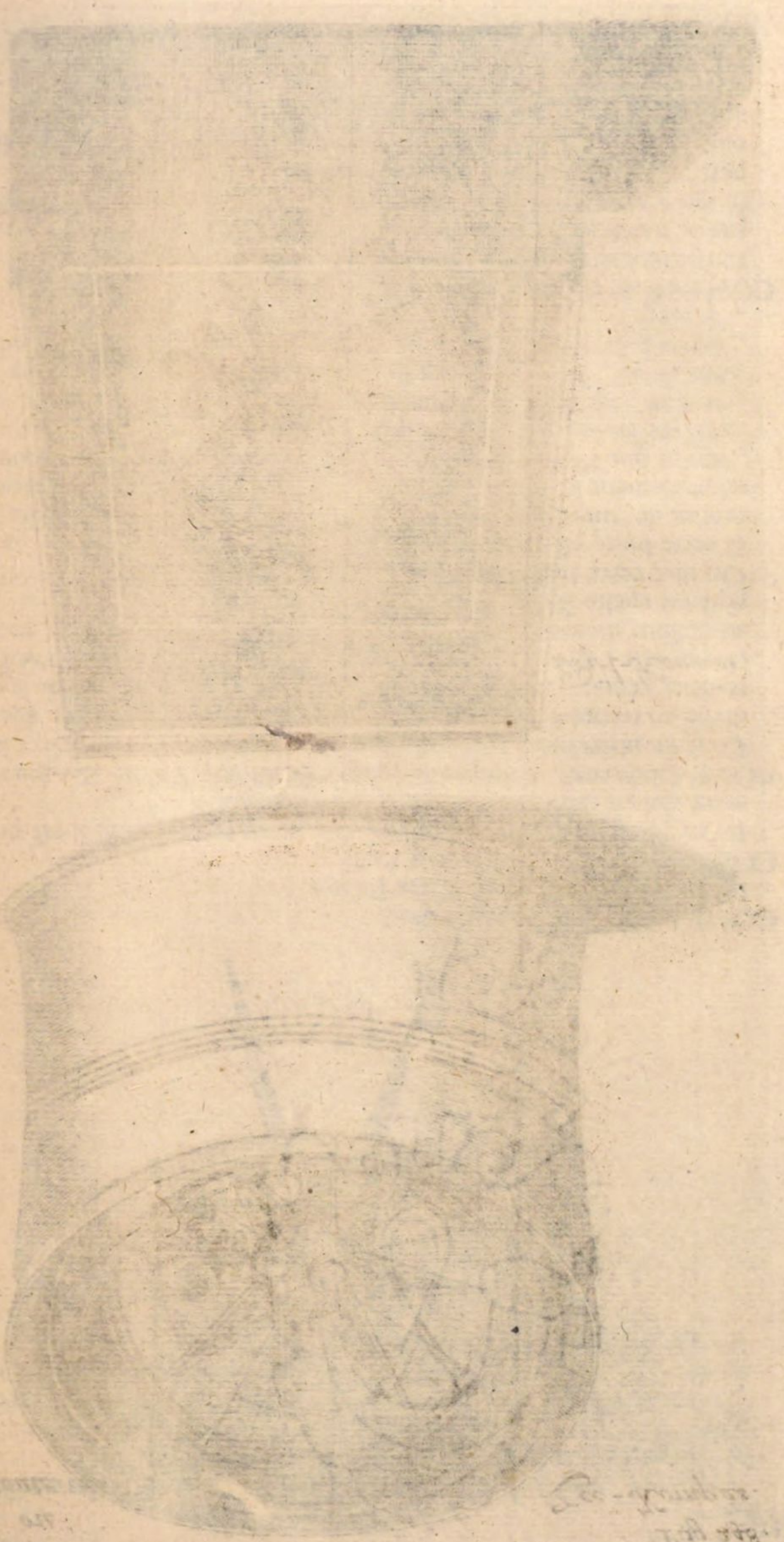


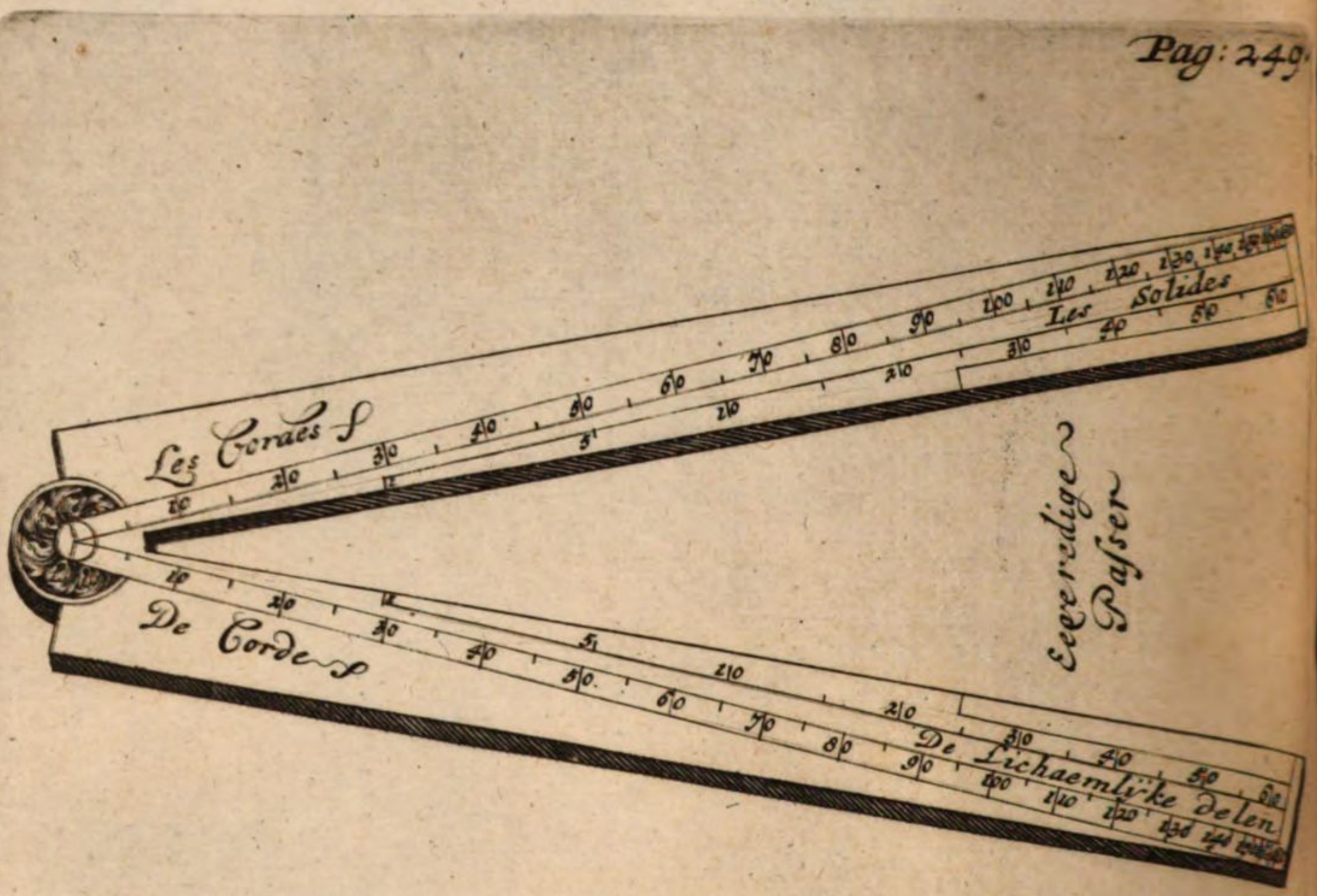
Zee-Kompas.

Compas de
Variation



Pÿl-Kompas.




Les Cornes
Les Solides
De Cordes
De Lichaemlijke Delen
Les Parties Egales
Les Plans
Les Poligones
De Gedeelte van de hoecken
De Hoeken van een gelijk Zijde Figuur
Het 3de Plat
Exercitie Pas
Compas de Proportion

COMPAS Equinoxial. *Een Aequinoctiaal Kompas.*

On ſe ſert du compas équinoxial pour ſavoir à quel point eſt la Lune. Ce compas étant élevé ſur la ſuperficie de la Ligne Equinoxiale, la partage juſtement en parties égales, comme l'ordinaire compas plat & flotant fait l'horiſon. On voit dans la figure ici jointe le plat de ce compas. Le trait qui paſſe au-travers, marque l'aiſſieu du monde. Le rond qui eſt devant le compas doit être marqué des deux côtez, tant deſſus que deſſous, en-dedans, avec un compas ordinaire, & au bord extérieur avec deux fois douze heures; & aux deux côtés, qui marquent l'Eſt & l'Oüeſt, il doit être ſuſpendu ſur deux bouts de chevilles, comme ſur un aiſſieu, de-ſorte qu'il puiſſe tourner en-haut & en-bas; & que le bas de la fléche, qui eſt ſur le quart de nonante, puiſſe être mis ſur toutes les hauteurs du pole.

COMPAS de Proportion. *Proportie-kompas.*

C'eſt un inſtrument de Mathématique, compoſé de deux lames de laiton, ou de quelque autre matiére ſolide, apellées Jambes de compas de Proportion, dont les extrémités ſont jointes enſemble par une charniére, autour de laquelle elles ſont mobiles, & ſur leſquelles il y a des lignes droites diviſées en parties égales & inégales. Naviguer par le Compas de proportion, c'eſt ſe ſervir de cet inſtrument, pour réſoudre les problêmes nautiques.

COMPAS démonté. *Een los Kompas.*

C'eſt celui dont la roſe eſt hors de deſſus le pivot.

COMPAS mort. *Een Kompas ſonder kracht.*

C'eſt celui dont l'aiguille a perdu la vertu qu'elle avoit reçüe de l'aimant.

COMPAS renverſé. *Een Hang-kompas, Een verkeert Kompas.*

C'eſt celui qui eſt ſuſpendu, en-ſorte qu'on le voit par le deſſous, comme on voit une autre bouſſole par le deſſus.

COMPAS bien touché. *Een wel geſtreeken Kompas.*

COMPAS de carte. *Kaart-paſſer.*

Les Pilotes apellent un Compas de carte celui qui s'ouvre en le preſſant du côté de la tête. Il leur ſert à compaſſer les cartes marines.

COMPASSER la carte, Pointer la carte. *Beſtek maaken, De Kaart paſſen.*

C'eſt trouver avec la pointe d'un compas, où peut être le vaiſſeau.

COMPTOIR. Voiez, Contoir.

CONDE'. *t'Saamen-ſtooting, t'Saamen-vloeying van twee rivieren.*
C'eſt un terme dont on ſe ſert en pluſieurs endroits, pour dire Confluent. Il ſe dit de la jonction de l'Aiſne ou Haiſne à l'Eſcaut.

CONDUCTEURS d'ouvriers dans un atelier. *Kommandeurs, Aanvoerders van tſiouwers en timmerluiden.*

CONDUIRE une priſe dans un port. *Een prijs opbrengen.*

CONFLUENT de deux riviéres, Conflant. *t'Saamen-ſtootinge van twee rivieren, t'Saamen-vloeying.*

CONGE', Paſſe-port. *Affcheidt-brief, Zee-brief.*
C'eſt une permiſſion de naviguer. On dit Congé pour ſortir, & Permiſſion pour entrer. L'Ordonnance défend qu'aucun vaiſſeau ne ſorte des ports du Roïaume de France, pour aller en mer, ſans congé de l'Amiral, enrégîtré au Grêfe de l'Amirauté du lieu de ſon départ, à peine de confiſcation. Le Congé doit contenir le nom du Maître, celui du vaiſſeau, ſon port & ſa charge, le lieu de ſon départ, & celui de ſa deſtination.

CONNOISSANCE d'une terre, des côtes. *Landt-kenning, Landt-verkenninge, Landt-vallinge; Ontdekking, opdoening van eenig landt.*
Ce terme ſe dit de tout ce qui peut faire connoître au Pilote le parage où il eſt arrivé, ſoit par les marques qui ſont à terre, rochers, montagnes, herbes, ou oiſeaux; ſoit par les vents & les courans qui peuvent regner en ces lieux-là, dans de certaines ſaiſons; ſoit enfin que l'on diſtingue le fond d'un parage par le nombre des braſſes de ſa profondeur, ou par la qualité de ſon ſable gros ou delié, blanc, rouge, ou griſâtre, & quelquefois de coquillage, ou de pierre; à quoi on ajoûte les vents & les courans qui peuvent regner en certaines ſaiſons, les poiſſons & les oiſeaux qu'on y voit paroître; enfin tous les indices qui peuvent donner connoiſſance au Pilote du parage où il eſt arivé.

AVOIR Connoiſſance, Découvrir. *Kerkent raaken of zijn, Kennis krijgen.*
Avoir connoiſſance d'une terre, d'un païs, c'eſt voir les choſes qui doivent faire reconnoître cette terre, ou ce païs.

AVOIR la Connoiſſance d'une terre. *Een Landt in 't geſigt krijgen, ontdekken.*
C'eſt la voir. Le premier de Juin nous eûmes la connoiſſance d'une terre, que nous ne connoiſſions pas.

CONNOISSANCE du fond de la mer. *Zee-kenning, Grondt-kenning.*
C'eſt la connoiſſance de l'état du fond, & s'il eſt de bonne ou de mauvaiſe tenüe, d'argile, de ſable, de vaſe, de roches &c.

CONNOISSEMENT, Police de chargement. *Connoiſſement, Vragt-brief.*
C'eſt une reconnoiſſance par écrit, que donne le Maître ou le Patron d'un vaiſſeau, de la qualité & de la quantité des marchandiſes qui ont eté chargées dans ſon bord. Chacun des Particuliers à qui apartiennent ces marchandiſes, prend un connoiſſement pour ſa ſeureté. Quelquefois c'eſt l'Ecrivain qui les ſigne. Ils doivent contenir la qualité, quantité & marque des marchandiſes, le nom du Chargeur, & de celui auquel elles doivent être conſignées, les lieux du départ & de la décharge, le nom du Maître & celui du vaiſſeau, avec le prix du fret. Chaque connoiſſement doit être fait triple; l'un pour demeurer au Chargeur, l'autre pour être envoié à celui auquel les marchandiſes doivent être conſignées, & le troiſiême doit demeurer entre les mains du Maître, ou de l'Ecrivain. Vingt-

quatre heures après que le vaiſſeau eſt chargé les Marchands ſont tenus de préſenter au Maître les connoiſſemens, pour les ſigner; & de lui fournir les aquits de leurs marchandiſes, à peine de paier l'interêt du retardement.

CONSEIL de Marine. *Zee-raadt.*

Ce ſont des Conſeils ſecrets que le Roi de France tient avec ſes Miniſtres. On y délibére de ce qui regarde la guerre ſur mer, & le Roi y apelle quelquefois les Princes & les plus conſidérables Oficiers de ſes armées.

CONSEIL de l'Amirauté, Conſeil de Marine. Voiez, Amirauté.

CONSEIL de guerre. *Krijgs-raadt.*

C'eſt l'aſſemblée des Chefs d'une armée navale, ou d'une flote, pour maintenir en vigueur les loix militaires, ou pour prendre une réſolution ſelon les ocaſions qui ſe préſentent. Conſeil de guerre ſe dit encore de l'aſſemblée des Oficiers d'un vaiſſeau, pour juger les ſoldats & matelots qui ont commis quelque crime.

CONSEIL d'un vaiſſeau. *Raadt, Scheeps-raadt.*

CONSEIL de guerre d'un vaiſſeau. *Scheeps-krijgs-raadt.* Voiez, Capitaine.

Tout ce qui regarde les Conſeils de guerre en France, & les loix militaires qu'il fait obſerver, eſt ſufiſamment connu, par le moien des Ordonnances, & ſur-tout des Nouvelles Ordonnances du Roi à-préſent regnant. Les Hollandois ont auſſi leurs Loix & leurs Réglemens. Entr'autres ils ont un Réglement fameux parmi eux, & comme fondamental pour la marine, & pour la guerre maritime, qu'ils nomment *Artijkel-brief*, auquel ſont rélatifs tous les autres qui peuvent avoir été faits depuis. On ne croit pas qu'il ait été traduit en François, & ſans doute qu'on ne ſera pas fâché de le voir en cette langue, dans laquelle on le donne ici.

„LES ETATS Généraux des Provinces Unies, &c.

„Comme l'ordre & la diſcipline ſont abſolument néceſſaires dans la con-
„duite de la guerre maritime, pour réprimer les courſes des Pirates, réſiſ-
„ter aux ennemis de l'Etat, & maintenir la navigation & le commerce
„des habitans de ces Provinces, Nous avons trouvé bon de faire les Or-
„donnances, & établir les Articles ſuivants, pour être obſervez ſur mer:
„enjoignant à tous Amiraux, Vice-amiraux, Capitaines, Lieutenans,
„Oficiers, Soldats, Matelots, & généralement à tous ceux qui ſeront
„à notre ſervice ſur mer, ou des Colléges de l'Amirauté, de s'y con-
„former, & de les obſerver & faire obſerver éxactement, ſur les pei-
„nes qui y apartiennent, & qui y ſont énoncées.

I. L'Amiral, le Vice-amiral, le Capitaine, Lieutenant, ou tout autre „qui commandera un vaiſſeau, prendra ſoin qu'on faſſe tous les matins & „tous les ſoirs la priére ſur ſon bord, où tout le monde ſe tiendra prêt „pour y aſſiſter, ſur peine, en cas de défaut, de quatre ſous d'amende „pour la premiére fois; du double pour la ſeconde fois; & d'être huit „jours aux fers, au pain & à l'eau, pour la troiſiéme fois.

II. Ceux qui ne ſe comporteront pas comme il faut, pendant qu'on lira la „Parole de Dieu, ou qu'on fera la priére; qui riront, qui feront du „bruit, & qui, de quelque maniére que ce ſoit, ne ſe tiendront pas dans „un état modeſte, ſeront conduits devant le mât, y recevront des coups

„de corde de tout leur Quart, & paieront ſix ſous d'amende au profit du „Prévôt.

III. Quiconque prendra le nom Dieu en vain, ou jurera, ſera auſſi mené „devant le mât, & battu de coups de corde par ſon Quart; & paiera „deux ſous d'amende, aplicable aux pauvres, & ſix ſous au Prévôt.

IV. Seront tenus tous en général, & chacun en particulier, de nous ſervir „fidèlement, & de nous obéïr, & à tous autres qui ſont établis à la di„rection de l'Amirauté; & d'éxécuter tout ce qui leur ſera enjoint & „commandé de la part de ces mêmes Oficiers de l'Amirauté: d'étre tou„jours prêts & diſpoſez pour toutes expéditions, entrepriſes, gardes, „& autres ſervices où ils pourront être emploiez, ſans pouvoir s'en diſ„penſer, ni quiter le ſervice, pour quelque cauſe que ce ſoit, ſans „congé, ſur peine de punition corporelle & de confiſcation de biens, ſe„lon l'éxigence du cas: le tout éxécutable à la rigueur, ſelon qu'il ſera ci„après plus amplement déclaré.

V. Perſonne n'entreprendra de faire réſiſtance au Grand Prévôt, ou „à ſes Archers & Sergens, ou aux autres Prévôts établis dans chaque „vaiſſeau; ni de leur donner aucun empêchement dans l'éxercice de „leur charge; de les menacer, ou de les fraper: au-contraire on ſera „obligé de leur prêter la main pour la fonction de leur charge, lors-qu'il „en ſera beſoin; d'aider à ſaiſir les coupables, & à les punir, ſur peine „de punition corporelle.

VI. Tous Lieutenans, Maîtres, Pilotes, Oficiers & Matelots, ſeront „ſoumis à l'Amiral, au Vice-amiral, & à leurs Capitaines, chacun dans „le vaiſſeau pour lequel il ſe ſera engagé, ou dans lequel il ſera établi, „ſans pouvoir l'abandonner, ni s'en retirer, qu'avec le congé du Capitaine; „ſur peine de punition capitale

VII. Quiconque entreprendra de faire quelque violence à ſon Capitaine, ou „à ceux qui rempliront ſa place, ou de leur faire des inſultes par mena„ces, ou autrement, ſera puni de peine corporelle.

VIII. Tous Capitaines, Oficiers & matelots, ſeront tenus de ſervir par ter„re, quand il leur ſera ordonné par les Conſeillers de l'Amirauté, ſans „pouvoir abandonner le ſervice, juſques-à-ce qu'ils aïent leur congé; „ſur peine de punition capitale.

IX. Les Conſeillers de l'Amirauté pourront congédier une partie des équipa„ges, ſoit que les vaiſſeaux ſoient encore en mer, ou qu'ils ſoient dans „le port; ou les faire paſſer, en tout ou en partie, d'un bord à l'autre, „ſans que perſonne n'entreprenne de s'y opoſer, ou refuſe d'obéïr, ſur „peine de la perte de leurs gages, & de peine afflictive arbitraire.

X. A l'avenir les mois de gages, & les frais de la nourriture des Capitaines „& Matelots nouvellement enrollez, ne commenceront à courir que qua„tre jours avant-qu'on mette à la voile, quand même ils demeureroient „au port plus de quatre jours après la revüe: mais auſſi quand on met„troit à la voile deux jours après la revüe, ils auront toujours leur paie „pour quatre jours.

XI. Quiconque aïant fait le ſerment, aïant recu de l'argent, ou s'étant fait „enroller, deſerte & s'en va ſans paſſeport, ſera puni corporellement; & „noté d'infamie, s'il ne peut être ſaiſi.

XII.

XII. Quiconque ſe fera enroller pour deux ou pluſieurs vaiſſeaux, ou ſous „deux Capitaines, ſera puni du ſuplice de la cale par-deſſous la quille, & „mené à terre dans la chaloupe; & il demeurera noté d'infamie.

XIII. Tous ceux qui ſeront pris à la ſolde, auront, outre leurs gages, les „vivres & le bruvage ordinaire, & tels qu'ils ſont réglez pour les navires „de guerre; & ils leur ſeront fournis par les Capitaines de chaque vaiſſeau, „ſans qu'il ſoit permis à aucuns Oficiers, ou matelots, de faire inſulte à „perſonne, au ſujet des vivres, ſur peine d'être huit jours aux fers, au „pain & à l'eau. Que s'il y a quelqu'un qui ne ſoit pas content des vi- „vres qui ſeront fournis, il pourra le déclarer à l'Amiral, au Vice-amiral, „ou à leurs Lieutenans, afin-qu'il y ſoit pourvu.

XIV. Si quelqu'un deſcend à terre ſans permiſſion, ou ſans que ce ſoit ſon „tour, il ne pourra à ſon retour ſe préſenter à la gamelle, la premiére „fois qu'on ſervira, ni demander à boire & à manger; & il paiera, outre „cela, vingt ſous d'amende, la moitié aplicable aux pauvres, & l'autre „moitié au profit du Prévôt; ou-bien il ſera puni arbitrairement de telle „punition qu'il plaira au Capitaine. Que ſi quelqu'un ſe rend à bord après „que le Quart ſera commencé, il ſera quinze jours aux fers, & outre cela „puni d'une peine arbitraire. Pour ceux qui ne ſe rendront point à bord, „& qui paſſeront la nuit à terre, ils ſeront punis de la cale par-deſſous la „quille.

XV. Chacun ſera tenu de répondre de ce qui regarde ſon devoir & ſa char- „ge; ſavoir, les Maîtres & les Pilotes, pour les choſes qui ſont de leur „fonction; les Canoniers pour le canon, la poudre & le plomb; & ainſi „chacun à ſon regard. Que ſi par négligence, ou par malice, il arive „quelque deſordre, & qu'il y ait quelque choſe de perdu, ou de conſom- „mé inutilement, chacun en ſon endroit ſera tenu d'amender le domma- „ge, & de le paier ſelon l'eſtimation qui en ſera faite par le Conſeil: & „pour cet éfet chacun de ceux qui ont quelque inſpection, & à qui il a „été donné quelque choſe en garde dans un vaiſſeau, ſera obligé, au re- „tour, de délivrer à ſon Capitaine un état en forme de toutes les choſes „qui lui auront été miſes entre les mains, des uſages auquel elles auront „été emploiées, & de ce qu'il en reſte; & il ne ſera fait aucun paiement „de ſolde, ſoit entiére, ou en partie, que l'état n'ait été fourni au Capi- „taine; que le Capitaine ne l'ait remis au Conſeil; & qu'il n'ait été véri- „fié. Et afin-que les munitions des vaiſſeaux ſoient ménagées & diſpen- „ſées avec plus d'ordre, les Oficiers, ni autres perſonnes, ne pourront en „prendre aucune pour s'en ſervir, ſi ce n'eſt de la connoiſſance & avec une „permiſſion expreſſe du Capitaine, ſur les mêmes peines contenües en ce „préſent article.

XVI. Nuls Oficiers, Canoniers, ni matelots, n'entreprendront de ſouſtrai- „re ni poudre, ni boulets, ni autres munitions de guerre; d'en vendre, ou „d'en porter à terre, ſoit dans des barils, dans des cornes, en leurs ha- „bits, ou autrement, ſur peine de la corde.

XVII. Perſonne n'entreprendra de tranſporter les inſtrumens des Canoniers, „ou des Charpentiers, ou de les changer de place, les jetter à terre, ou „les ſouſtraire, ſur peine d'être puni ſelon l'éxigence du cas.

XVIII. Les Charpentiers qui ſerviront ſur les navires de guerre, ſeront obli-

„gez de les radouber, calfater, & tenir étanchez d'eau, & de radouber „tout ce qui ſera dans leur pouvoir. Et en cas d'une négligence qui cau„ſât de l'incommodité & du dommage au vaiſſeau, où qu'il fallût radou„ber dans les baſſins du port, ce qui auroit pu être radoubé en mer, le „coût du radoub ſera retenu ſur leurs gages, & ils ſeront encore ſujets à „une punition arbitraire; étant, outre cela, obligez de travailler eux-mê„mes au radoub, avec les autres Charpentiers qui ſont aux gages de l'Etat; „à peine comme deſſus.

XIX. Tous les Canoniers, & les matelots qui manœuvrent les manœuvres „hautes, ſeront tenus de faire le quart, & de prendre le timon à leur tour; „d'aller ſervir dans les chaloupes; de veiller & manœuvrer les étagues, „les écoutes & les couëts; ſur peine d'être jettez trois fois du bout de la „vergue.

XX. Lors-que le Quartier-maître crie, *Embarque*, *Embarque*, afin-que ceux „qui ſont commandez pour la chaloupe y deſcendent, ſi quelqu'un demeu„re en défaut, il ſera mis aux fers pour quinze jours, au pain & à l'eau, „& paiera ſix ſous d'amende, au profit du Prévôt.

XXI. Lors-que le Quart ſera poſé, il ne ſera permis à perſonne de parler „une langue étrangére; ni de faire des ſignaux avec du feu, ni aucun bruit, „ou cri de guerre, à-moins qu'on ne découvre quelque ſujet d'alarme: & „cela ſur peine de punition corporelle.

XXII. Il n'eſt pas permis de demeurer debout quand le Quart eſt commen„cé; mais chacun doit ſe retirer en ſa place, ſur peine d'être mis aux fers „pour quatre jours, au pain & à l'eau.

XXIII. Quiconque excitera ou fomentera une mutinerie, & donnera lieu à „quelque aſſemblée ſéditieuſe, à terre, ou à bord, ſous quelque prétexte „que ce puiſſe être, ſera puni de peine afflictive, ou capitale, ſelon l'éxi„gence du cas. Et ſi quelqu'un a connoiſſance qu'il ſe faſſe de telles aſ„ſemblées, ou qu'on ait projetté d'en faire, ou qu'il ait été ſollicité d'y don„ner ſon conſentement, il ſera tenu d'en avertir, ſur l'heure, le Capitai„ne, ou le Conſeil; ſur peine de punition corporelle, en cas de défaut. „Et ſi quelqu'un, qui ait eu part à de telles aſſemblées, les vient décou„vrir, & en nomme les auteurs, non-ſeulement il ſera éxemt du châti„ment, mais il aura encore une recompenſe de vingt-cinq livres. Pour „ceux, qui n'aïant point eu de part à la conſpiration, la découvriront, & „en donneront avis, ils auront cinquante livres de recompenſe, & ſeront „pourvus de la premiére charge qui viendra à vaquer, & qui leur con„viendra.

XXIV. Perſonne ne recevra de lettres, n'en donnera, ni n'en envoiera, „qu'en préſence du Capitaine, & après qu'il les aura viſitées; & le Capi„taine ſera obligé de ſe ſoumettre à la même choſe, à l'égard de l'Amiral „& du Vice-amiral, ſur peine de la hart.

XXV. Les Quartiers-maîtres ſeront obligez, tant de nuit que de jour, de „ſe tenir ſur le haut pont avec leur Quart, & de faire le quart comme les „autres, ſur peine d'avoir la cale par-deſſous la quille.

XXVI. Les Quartiers-maîtres ſeront tenus de ſe trouver ſur le pont, lors„qu'on ſervira à manger à l'équipage, afin d'avoir l'œil à ce que la diſ„tribution s'en faſſe comme il faut, que rien ne ſe perde, & que ce

„qui

„qui demeure de reſte, ſoit reporté dans la dépence; & ils ne deſcendront „point que l'équipage n'ait achevé de manger; ſur peine d'avoir trois fois „la cale du bout de la vergue.

XXVII. Perſonne ne quitera ſon poſte, qu'il ne ſoit relevé par un autre; „ſur peine d'avoir trois fois la cale par-deſſous la quille, & d'être battu „de cordes par tout l'équipage, devant le mât.

XXVIII. Quiconque ſera trouvé dormant en faiſant ſon quart, aura trois „fois la cale par-deſſous la quille, & ſera battu de cordes par tout l'équi„page.

XXIX. Ceux qui demeureront endormis lors-que le ſiflet ſe fait entendre, „& lors-qu'il faut venir faire le quart, ſeront punis pour la premiére fois „arbitrairement, par l'ordre du Capitaine, & de l'avis des Oficiers; pour „la ſeconde fois ils ſeront battus de bouts de corde par tout l'équipage; & „la troiſiême fois ils auront la cale par-deſſous la quille.

XXX. Lors-qu'on battra la caiſſe pour mettre à la voile, chacun ſera te„nu de ſe rendre à bord, pour aider à conduire le vaiſſeau à la rade; „ſur peine, pour ceux qui demeureront en défaut, ſans congé de leur Ca„pitaine, lequel congé ne ſe pourra donner que pour des raiſons très-im„portantes, d'être jettez trois fois du bout de la vergue, & de paier „chaque fois trois eſcalins de gros, ou trois fois douze ſous, les deux tiers „aplicables aux pauvres, & l'autre tiers au Prévôt, auquel il eſt enjoint „de tenir un bon regître des amendes, afin de les faire retenir ſur la paie „de ceux qui y ſeront condamnez.

XXXI. Lors-qu'il y aura quelque travail à faire au port, ou à la rade, „comme de charger des vivres, ou de faire quelque autre manœuvre; ceux „qui ſeront commandez pour cela, ſeront tenus de le faire, ſur peine, „pour quiconque demeurera en défaut, d'avoir trois fois la cale du bout „de la vergue, & de paier chaque fois deux eſcalins de gros, dont les „deux tiers tourneront au profit des pauvres, & l'autre tiers au profit du „Prévôt; auquel il eſt enchargé d'en tenir bonne note, afin-que les amen„des ſoient rabatües ſur la paie de ceux qui les devront.

XXXII. Chacun ſera obligé de ſe rendre à bord, à heure & à tems, lors„qu'il faudra mettre à la voile; ſur peine, pour ceux qui laiſſeront par„tir les vaiſſeaux, ſans être venus à bord, d'avoir trois fois la cale par„deſſous la quille. Et à l'égard de ceux qui demeureront à terre, après „que les vaiſſeaux auront pris le large, ils ſeront punis du ſuplice de la cor„de, ſans rémiſſion; à-moins qu'il ne parût clairement qu'ils auroient été „empêchez de s'embarquer par une néceſſité inévitable. Pour cet éfet „les Capitaines ſeront tenus d'en donner connoiſſance au Prévôt, par le „moien des premiers bâtimens qui ſe rendront au port; afin-que le Prévôt „faſſe ſaiſir les deſerteurs, & qu'il les faſſe punir.

XXXIII. Si l'on envoie des chaloupes avec quelques gens de l'équipage, pour „faire des vivres, ou pour d'autres raiſons, il ne ſera permis à perſonne „de demeurer à terre, ni de retarder en aucun endroit; mais chacun „ſera tenu de revenir dans la même chaloupe; ſur peine d'être mis huit „jours aux fers, au pain & à l'eau; & ceux qui paſſeront la nuit ſans re„venir à bord, auront trois fois la cale du bout de la vergue, & ſeront „battus de bouts de corde de tout l'équipage.

XXXIV.

XXXIV. Celui qui ſera envoié par ſon Commandant ou à terre, ou à d'au-
„tres vaiſſeaux, ne demeurera dans ſon voiage qu'autant de tems qu'il lui eſt
„ordonné, à-moins qu'il ne fût contrarié par le vent; ſur peine d'avoir
„trois fois la cale du bout de la vergue, & d'être battu de cordes par un
„quart de l'équipage.

XXXV. Perſonne n'entreprendra de fraper un manant, ou un bourgeois,
„ou d'en piller le bien; ſur peine de punition corporelle.

XXXVI. Il eſt défendu aux Capitaines, aux Oficiers, aux matelots, &
„aux ſoldats, de prendre querelle les uns contre les autres; ſur peine
„d'être punis ſelon l'éxigence du cas, & à la diſcrétion de l'Amiral. Et
„comme la plupart des deſordres ſont des éfets de l'ivrognerie, il eſt dé-
„fendu très-expreſſément par ces préſentes, à tous & chacun, ſoit Ofi-
„ciers, ou autres, de s'enivrer à bord, ſur peine, pour les Oficiers qui
„ſeront reconnus ivres, d'être tenus aux fers pendant quinze jours, pour
„la premiére fois; & au regard des matelots, d'y demeurer pendant huit
„jours: mais pour la ſeconde fois les uns & les autres ſeront punis à la
„diſcrétion de l'Amiral, ou à celle du Capitaine ſous lequel ſeront les
„gens qui auront été ivres.

XXXVII. Et afin de prévenir auſſi toutes les ocaſions de différent que font
„naître les jeux de dez, de cartes, & autres, il eſt défendu à qui que
„ce ſoit, d'aporter à bord des dez, des cartes, ni aucune de toutes les
„autres choſes qui ſervent à joüer; ſur peine de châtiment arbitraire.

XXXVIII. Ceux qui entreprendront de fraper par méchanceté, ſoit de coups
„de poing, ou de bâton, ou de corde, auront trois fois la cale du bout
„de la vergue, & ſeront battus de bouts de corde, par un quart de l'équi-
„page.

XXXIX. Quiconque, étant à bord, tirera le couteau à mauvais deſſein,
„quoi-qu'il n'ait bleſſé perſonne, on lui atachera la main au mât avec un
„couteau qu'on lui paſſera au-travers, & ſa main demeurera atachée juſ-
„ques-à-ce qu'il retire lui-même le couteau.

XL. Quiconque bleſſera un de ſes Compagnons, ſoit à bord, ou à terre,
„aura la cale trois fois par-deſſous la quille, & paiera les frais, avec le ſa-
„laire du Chirurgien.

XLI. Quiconque oſera ſe battre à bord, enſuite d'une réconciliation, perdra
„le main avec laquelle il aura rompu la paix, & enfraint la réconciliation.

XLII. Quiconque donnera la mort à un autre, ſoit en le perçant, ou en le
„frapant, ſera lié avec le mort, dos contre dos, & tous deux ſeront jet-
„tez enſemble à la mer. Que ſi le meurtre s'eſt fait à terre, le criminel
„ſera puni par le coutelas juſques-à-ce que mort s'en enſuive.

XLIII. Il ne ſera permis à perſonne de porter des chandelles au-travers du
„vaiſſeau, ni d'autres lumiéres, qu'à ceux à qui le Capitaine en aura
„donné charge, ou permiſſion; & cela ſur peine de punition arbitraire.

XLIV. Et afin de mieux pourvoir au danger du feu & des incendies, qui
„peuvent ſi aiſément ariver dans un vaiſſeau, il ne ſera permis à perſonne
„de faire du feu à bord; & il eſt défendu aux matelots, & à tous autres,
„d'avoir à bord, ou d'y porter aucuns ſacs remplis de foin ou de paille,
„ni armoires, ni tonneaux, ſans un conſentement exprès du Capitaine;
„ſur peine de confiſcation d'un mois de gages.

XLV. Il

XLV. Il n'eſt permis à perſonne de fumer du tabac en aucun autre endroit „qu'aux lieux marquez, ni d'aller au ſoir, avec de la lumiére, ou de la „méche, dans la foſſe aux cables; ſur peine d'être condamné, par le „Conſeil de guerre, à telle punition qu'il jugera y écheoir. L'endroit où „l'on pourra fumer du tabac, ſera entre le grand mât & le mât de mi„ſéne: on le pourra faire auſſi en quelques autres lieux, lors-qu'il en aura été donné permiſſion.

XLVI. Ceux qui ſe ſeront bleſſez en faiſant la manœuvre; ou qui le ſeront „à bord, en guerre, ſeront penſez & gouvernez aux dépens de l'Etat, „& leurs gages ne laiſſeront pas de courir à leur profit, pendant tout le „tems de leur maladie. Que s'il arive que quelqu'un demeure mutilé de quel„que membre, ſoit dans le combat, ou par maladie, il aura une recom„penſe ſelon la qualité de la perte qu'il aura faite.

XLVIII. Tous ceux qui reçoivent la ſolde de l'Etat, ſeront obligez, toutes „les fois qu'il en ſera beſoin, de ſe préſenter avec les armes qui leur convi„ennent, & de ſe mettre actuellement en défenſe dans leur quartier, ſur „peine de punition corporelle, pour ceux qui ſe trouveront en défaut. Et „s'il y a quelqu'un qui refuſe de faire ſon devoir, & de ſe battre quand „l'ocaſion l'y appellera, il ſera puni de mort, ſans rémiſſion.

XLVIII. Perſonne n'entreprendra de manier le canon, ni de tirer, ni d'aller „dans la ſoute aux poudres, que le Maître Canonier, & les Canoniers „dont il aura beſoin pour lui aider; ſur peine d'avoir trois fois la cale par„deſſous la quille, & de confiſcation d'un mois de gages.

XLIX. Les Cuiſiniers ſeront obligez de conſerver la graiſſe & le ſuif qui vient „des viandes, afin d'emploier à faire des potages celui qui ſe pourra man„ger; & ce qui ſera mauvais, ou trop-ſale, ſervira à l'entretien du vaiſſeau: „& ne pourront les Cuiſiniers en rien réſerver pour eux, ni le faire tour„ner à leur profit, ſur peine de châtiment arbitraire.

L. Quiconque répandra de la biére pour la perdre, ou qui jettera des vivres „à la mer, ou en portera à terre, ou en vendra, ſera puni de peine af„flictive.

LI. Il eſt défendu, à qui que ce ſoit, de donner à manger, ou à boire, à ceux „qui ſeront détenus dans les fers; à peine de confiſcation d'un mois de ga„ges, & d'être mis, durant huit jours, au pain & à l'eau.

LII. Quiconque ſe levera, & quitera ſa gamelle, pour aller manger à une au„tre, ou prendra quelques vivres, ou en cachera, ſera puni arbitraire„ment, & ſelon qu'il ſera ordonné par le Capitaine, & par ſon Conſeil.

LIII. Quiconque oſera prendre & emporter, par violence, des vivres ou du „bruvage de la dépenſe, ou qui trempera dans une telle entrepriſe, ſoit „par conſeil, ou actuellement, aura trois fois la cale par-deſſous la quille, „& ſera battu de bouts de corde de tout l'équipage.

LIV. Ne pourront les Maîtres-valets faire tourner à leur profit aucune fûtail„le vuide, ſoit petite ou grande; & ils ſeront tenus de les garder pour le „ſervice des victuailleurs; ſur peine de châtiment arbitraire.

LV. Perſonne n'entreprendra, ſoit Nobles, ou Roturiers, Grands, ou Pe„tits, de mener quelque femme à bord; à peine d'être puni ſelon l'éxi„gence du cas.

LVI. Ceux qui voleront aux autres de l'argent, ou quelque autre choſe, ſe-

„ront tenus de reſtituer le quadruple, & ſeront, outre cela, arbitrairement „punis, pour la premiére fois: mais s'ils y retournent, ils ſeront la même „reſtitution, & auront la cale par-deſſous la quille, avec cent coups de „bouts de corde; & pour la troiſiéme fois ils ſeront punis du ſuplice de la „corde, ſans rémiſſion.

LVII. Perſonne n'entreprendra, non-plus, d'ataquer des vaiſſeaux étran- „gers, qui viendront des places avec qui on eſt en alliance, ou du-moins „avec qui l'on n'eſt pas en guerre; ni ceux qui feront route vers ces mê- „mes places: on ne leur fera aucun tort, ni on ne leur cauſera aucun deſ- „ordre, de quelque maniére que ce puiſſe être; ſi ce n'eſt avec permiſſion „expreſſe de l'Amiral, ou du Commandant; ſur peine de punition corpo- „relle.

LVIII. Perſonne n'entreprendra, ſoit Capitaines, ou autres, de faire deſcen- „te en païs ennemi, pour faire du butin, ou des priſonniers, que par l'or- „dre ou permiſſion expreſſe de l'Amiral; ou de celui qui a droit de com- „mander en ſa place.

LIX. Lors-que les vaiſſeaux entreront dans le port, perſonne n'entrepren- „dra de débarquer ſans le congé du Capitaine, ou de celui qui remplira ſa „place en ſon abſence; ſur peine d'être huit jours aux fers, au pain & à „l'eau.

LX. Si l'on prend des vaiſſeaux ennemis, ou qu'on faſſe d'autre butin, per- „ſonne n'entreprendra d'ouvrir cofres, armoires, ou paquets; ni de viſiter „& lire les lettres, qui ſeront inceſſamment portées à l'Amiral, ou, en „ſon abſence, au Vice-amiral, ou autre Commandant, lequel prendra ſoin „de mettre toute la priſe en ſeureté, & de l'envoier auſſi-tôt, ſans qu'il „en ſoit rien ôté, ni ſouſtrait, aux Conſeillers de l'Amirauté du quartier, „& à la même place d'où l'on aura fait voiles, afin-qu'ils déclarent ſi le „vaiſſeau eſt de bonne priſe. Et ſi un Capitaine, ou pluſieurs, ſont com- „mandez pour aller veiller à la conſervation de quelques armoires, co- „fres, ou autre butin, ils ſeront auſſi obligez de les envoier inceſſamment „au port, ſans atendre d'en parler à aucuns Amiraux, ou Vice-amiraux; „le tout ſur peine de la corde.

LXI. Perſonne n'entreprendra de paſſer à un autre bord, ſoit de vaiſſeaux „marchands, ou autres, ſans un ordre formel de ſon Capitaine; & encore „moins d'y commettre quelque violence, ſoit en jettant ce qui s'y trouve, „ou en frapant, ou en bleſſant, ou en faiſant d'autres mauvais traitemens; „ni d'y rien prendre, ou d'en rien enlever; le tout ſur peine de punition, „ſelon l'éxigence du cas.

LXII. Si l'on fait des priſonniers, perſonne n'entreprendra de les ſouſtraire, „ou de les cacher: mais ſans faire aucune convention avec eux, on les me- „nera à l'Amiral, ou au Commandant, pour être interrogez. Et il ne „ſera point relâché de priſonniers ſans notre participation, ou ſans en avoir „donné connoiſſance aux Conſeillers de l'Amirauté, ſur peine de la corde.

LXIII. Perſonne ne tranſportera les armes d'un endroit dans l'autre, ni n'en „pourra ſouſtraire, ou vendre; à peine de reſtitution du prix de leur va- „leur, & de confiſcation d'un mois de gages, pour la premiére fois; & „d'être mis à terre ſans paſſeport, en cas de récidive.

LXIV. Perſonne n'entreprendra d'aller à terre avec des armes, ſans permiſ-

ſion

„sion du Capitaine, ou de son Lieutenant, en son absence; sur peine de „la cale du bout de la vergue, pour la premiére fois; & sur la même peine „encore, avec confiscation d'un mois de gages, au profit de l'Etat, en „cas de récidive.

LXV. Tous les Matelots, Soldats & autres, qui voudront servir sur mer, „& qui n'auront pas été présens à la lecture de ce Réglement, & à la pres- „tation du serment qui a été fait de s'y soumettre, & de l'observer; & „qui se feront encore enroller ci-après, & prendront l'argent des Etats, „ne seront pas moins tenus que les autres à l'observation de tout ce que „les présens Articles contiennent & tout-de-même que s'ils avoient as- „sisté en personnes, lors-que le serment a été prêté.

LXVI. Personne n'aportera de tabac ni d'eau de vie à bord, pour en re- „vendre, sur peine de confiscation de ce qui aura été aporté, & de puni- „tion selon l'éxigence du cas; sans que ceux qui pourroient en avoir acheté „à crédit, puissent être contrains de païer. Et seront les choses confis- „quées aplicables, un quart au profit du Prévôt, & le reste à l'Etat.

LXVII. Tous les autres points convenables, qu'on a coutume d'observer, „dans la guerre maritime, & qui ont été observez de tout tems, quoi- „qu'ils ne soient pas couchez ici, pourront y être ajoûtez, suivant les oca- „sions qui s'en présenteront. Et seront les présens Articles observez & „éxécutez respectivement, & par chacun en son particulier, entant qu'ils „le regarderont; tous Capitaines, Lieutenans, Nobles, Maîtres, Offi- „ciers, Soldats, Matelots, & tous autres de quelque qualité & condition „qu'ils soient, qui se sont engagez & s'engageront au service sur mer, étant „tenus de les observer fidèlement, & d'en prêter le serment devant les „Conseillers de l'Amirauté, ou tels autres qui seront commis à cet éfet.

Prestation de Serment.

„NOUS promettons & jurons à L. H. P. Nos Seigneurs les Etats Généraux „des Provinces Unis, entant que demeurans atachez à l'Union, & au main- „tien de la vraie Réligion Chrétienne Réformée, de les servir bien & fi- „dèlement: de reconnoître les ordres des Colléges de l'Amirauté, des A- „miraux particuliers, des Vice-amiraux, & des Capitaines & autres Chefs „sur nous établis, ou à établir; de les respecter & d'y obéir; & de nous „conformer en tout aux Articles & Ordonnances publiées sur le fait de no- „tre service. Ainsi Dieu nous aide.

„C'est aussi une punition fort ordinaire sur mer, que de mettre un homme „à terre sans passeport, soit en des lieux connus, ou inconnus; & par-là il „se trouve souvent exposé à de grands dangers, & est en même tems noté „d'infamie; dequoi voici un éxemple, qui a quelque chose de singulier.

„QUELQUES Vaisseaux des Indes Orientales étant en route pour le re- „tour, & étant moüillez sous l'isle Sainte-héléne, un d'entre eux, qui étoit „de Hoorn, avoit à son bord un homme qui étoit tombé en beaucoup de „fautes, pour lesquelles on le mit à terre, lors-qu'on leva l'ancre. Il n'y „avoit point d'habitans dans cette isle, & ce malheureux se voiant seul, „& voiant les vaisseaux qui alloient mettre à la voile se trouva réduit au „desespoir. Il étoit mort un homme à bord d'un de ces vaisseaux devant

„l'iſle, & on étoit allé l'y enterrer dans un cercüeil. Le rélégué déterre „le corps, lève le deſſus du cercüeil, traîne le cercüeil à la mer, ſe met „dedans, & nage vers les vaiſſeaux, avec une piéce de bois au-lieu de ra„me. Un calme qui ſurvint, favoriſa ſon deſſein, ſi toutefois il avoit au„tre deſſein que de mourir, puis-que ſans ce calme, qui vint comme par „hazard, ſa perte étoit inévitable. Les vaiſſeaux tombez dans le calme „n'avançoient point, & l'homme, quoi-que déja dans le cercüeil, ranimé „par l'eſpérance d'en ſortir, fit de ſi grands éforts qu'il ſe rendit à bord, à „une lieüe & demie de l'iſle. Les équipages voiant ce ſpectacle, ne ſa„voient ce que c'étoit qui s'aprochoit d'eux. On en fut bien-tôt éclairci „par la venüe de l'homme, qui demandoit ſa grace, avec toute l'inſtance „qu'on peut bien s'imaginer. On tint conſeil, & comme les Hollandois „ſont naturellement pleins de bonté & de compaſſion, il fût reçu dans le „méme vaiſſeau de Hoorn, d'où il avoit été tiré.

„Quand il s'agit de fautes legéres de quelqu'un des gens de l'équipage, la„quelle toutefois mérite correction, on le ceint d'une maniére ridicule, & „en cet état on lui fait ballier le vaiſſeau, afin-qu'il ſerve de riſée à tous „les autres.

CONSEIL de conſtruction, *Raadt tot den aanbouw van oorlogs-ſchepen.*

C'eſt un Conſeil compoſé des principaux Oficiers de la marine; de l'Amiral, des Vice-amiraux, des Lieutenans généraux, Intendans, & Commiſſaires généraux; des Chefs d'eſcadre, des Inſpecteurs & Capitaines des ports, qui délibérent avec des Charpentiers ſur le radoub des vaiſſeaux, & ſur ceux que l'on conſtruit dans les arſenaux de marine. Le Controlleur en chaque port eſt Grêfier de ce Conſeil. Voiez, Conſtruction.

CONSEILLER de l'Amirauté. Voiez, Amirauté.

CONSERVE Aller de conſerve, Aller de flote, Faire conſerve. *Onder admiraalſchap vaaren, In Compagnie zeilen.*

Ce mot ſignifie Eſcorte, ou Compagnie. Vaiſſeaux de conſerve ſont ceux qui font même route & vont enſemble. Conſerve, ou Convoi, eſt auſſi un navire de guerre qui conduit des vaiſſeaux marchands. Aller de conſerve, Aller de flote, c'eſt aller d'eſcorte réciproque. Comme j'étois deſemparé ma conſerve ne me voulut pas quiter, & m'aïant donné le cable, elle me tira en oüaiche. Nous allions trois vaiſſeaux de conſerve par un vent de Sud. Voiez, Compagnie.

„Il ne pourra partir de vaiſſeaux des Pais-bas qu'il n'y en ait au-moins qua„tre enſemble pour aller de conſerve: mais pour y revenir, s'il paroît que „le Maître ait fait tous ſes éforts afin de trouver de la compagnie, ſans avoir „pu y réüſſir; & qu'il ſoit chargé de marchndiſes de prix, ſujettes à empiran„ce & dépériſſement; enſorte qu'il n'ait pu retarder plus longtems, ſans un „notable interêt des Marchands, il pourra faire voiles, à condition toutefois „de chercher des conſerves ſur la route. Pour ceux qui ſeront chargez d'au„tres mrachandiſes, comme laine, fer, alun, paſtel, garance, draps &c. „lors-qu'ils ſeront en des lieux, où, ſelon les aparences, ils trouveront bien„tôt compagnie, ils y ſéjourneront juſques-à-ce qu'il y ait au-moins trois „ vaiſſeaux pour revenir enſemble; & ils s'acorderont ſur le choix d'un Ami„ral; & étant en plus grand nombre ils feront un Amiral, un Vice-amiral „& un Contre-amiral, ſe ſoumettant aux Réglement faits ſur ce point, &

aux

„ aux conditions particuliéres qui ſeront dans leur Acte.

CONSOLE. *Sleutel*, *Balk-ſleutel.*

C'eſt la partie d'une piéce de bois qui en ſoutient une autre, qui eſt coupée en diminuant par le bout.

CONSOMMATION. *Slijtagie*, *Het Slijten*, *Vernieling.*

C'eſt tout ce qui s'eſt emploïé au ſervice du vaiſſeau, pendant le voiage, comme cordage, toile de voile, poudre & bales. L'Ecrivain doit tenir un régître de la conſommation. Les magaſins doivent être toujours fournis pour remplacer les conſommations.

CONSTRUCTION. *Timmering*, *Bouwing*, *Aanbouw.*

C'eſt la maniére de bâtir les vaiſſeaux, & l'ouvrage même.

On trouve dans les Ordonnances les choſes qu'elles doivent contenir touchant la conſtruction, & pour le reſte on peut voir ce qu'en dit M. Daſſié, & quelques autres. Voici ce qu'en diſent auſſi quelques Auteurs Flamands, & une table qui aïant été dreſſée par un des plus fameux Maîtres Charpentiers, ſe trouve inférée dans les deux meilleurs Auteurs.

„ Mr. Witſen dit que le tems qu'on a coutume de mettre, pour la conſ-
„ truction d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à
„ l'étambord, eſt, à-peu-près, quatre mois, & qu'on y emploie vingt à
„ vingt-deux ouvriers. Il dit encore que cinquante ouvriers Hollandois
„ conſtruiſent en cinq mois, un navire de cent-quatre-vingts à cent-qua-
„ tre-vingts-cinq piés, auſſi de l'étrave à l'étambord. A cela on peut ajoû-
„ ter qu'on tient communément en Hollande, que le Bourg de Sardam, où
„ eſt la grande fabrique des vaiſſeaux, peut, pendant une campagne en-
„ tiére, fournir tous les jours un vaiſſeau, en donnant tour-à-tour un du
„ plus haut rang, juſques au cinquiéme & plus bas rang, pourvu qu'on ſoit
„ averti, & qu'on en ſoit convenu quatre ou cinq mois aparavant. Que ſi
„ cela n'eſt pas tout-à-fait véritable, il eſt conſtant néammoins que ceux
„ qui le diſent, ne s'éloignent pas fort de la vérité.

A l'égard des frais de la conſtruction d'un vaiſſeau, M. Witſen a auſſi donné une liſte du coût d'un navire qui fut conſtruit au tems qu'il mit ſon livre au jour. C'étoit un navire de cent-ſoixante-cinq piés de long, de l'étrave à l'étambord, de quarante trois piés de large, ſeize piés de creux du premier pont à fond de cale; huit piés du premier au ſecond pont; & ſept piés du ſecond pont au troiſiéme.

	Livres.
La Quille, qui étoit de quatre piéces, coûtoit,	2000
L'Etrave,	300
L'Etambord 120. Les Eſtains 200. La Liſſe de hourdi 60. faiſant enſemble,	380
Deux Contre-liſſes 80. La Clef des eſtains 15. Les Allonges de poupe 36. faiſant emſemble,	131
Sept Bordages de fond, chacun de quatre planches & un quart de planche en longueur,	2460
Cinq Bordages des fleurs, chacun de cinq planches, faiſant cinquante planches,	2100
Quatre-vintgs-quinze varangues à 40. la piéce. Deux cents Genoux de fond & de revers à 20. faiſant enſemble,	7800
Deux-cens-vingt Allonges à 18.	3960

La Contre-quille, 200. Trois Vaigres d'empature des varangues & des genoux, de cinq pouces 600. faiſant enſemble, 800
Pour les Vaigres de fond & des fleurs. 2200
Pour deux Serre-bauquiéres l'une ſur l'autre, de ſept pouces, 500
Treize Porques à 45. & vingt-ſix Genoux à 30. enſemble, 1365
Pour ſept Guerlandes, quatre Porques aculées dans les façons de l'arriére, à 40. & dix-huit Genoux à 30. 980
Trente Baux pour le bas pont à 85. & ſoixante Courbes, 6050
Pour les Serre-goutiéres, & Entremiſes. 450
Pour les Barrots & Arc-boutans. 150
Pour la Serre-bauquiére & la Vaigre d'empature. 560
Pour le Serrage, ou les Vaigres entre la Serre-bauquiére & la Vaigre d'empature. 560
Trente-deux Baux du ſecond pont à 50. & ſoixante quatre Courbes à 25. livres, 3200
Deux Guerlandes à l'avant. 150
Six Courbes d'arcaſſe, 400
Pour Faix de pont, 160
Quatre Bordages pour mettre entre les fleurs & la premiére préceinte, chacun de cinq planches, faiſant quarante planches, 1400
Deux Préceintes de neuf pouces d'épais, 1000
Quatre-vingts-dix Bordages, ou Planches, pour couvrir le pont, à 9. livres, 810
Pour le Serrage au-deſſus de la ſerre-goutiére, 250
Deux-cens-trente Allonges à 15. 3500
Pour tout le bois des ſabords & de leurs fermures, 300
Une Préceinte 300. & un Couple de Bordages, faiſant enſemble, 550
Une autre Préceinte & deux larges Fermures, 280
Une Liſſe de vibord, & le Bordage au-deſſus, 200
Pour les Liſſes, & pour l'Eſquain, 70
Pour les Porte-haubans, bordures & taquets des Dogues d'amure, 120
Pour l'Eperon, 300
Pour le bois de ſculpture & les Termes tant en-dehors qu'en-dedans, 400
Pour tout l'ouvrage du dedans, Fronteaux & Voutis, 150
Pour le bois des Chambres, de la Cuiſine &c. 1600
Pour Planches de deux pouces, 900
Pour Planches de deux pouces & demi, 700
Pour Planches d'un pouce & demi, & Lattes, 700
Trente-huit Barrots pour le troiſiéme pont, à 25. livres, & ſoixante & ſeize Courbatons à 8. 1558
Pour Serre-bauquiéres & Vaigres d'empatures des genoux & des varangues, 296
Pour les Faix de pont du ſecond pont, & pour les Serre-goutiéres, 300
Pour les Caillebotis & les Vaſſoles, 150
Pour les Caillebotis du haut & les Vaſſoles, 190
Pour Serre-goutiéres & le ſerrage. 192
Pour les Barrots & les Courbatons de la dunette, 120
Pour tous les Seps de driſſe grands & petits, 200

Pour les Bittes, Traverſins & Courbes, 263
Pour.... 200
Pour Taquets de diverſes ſortes, Acotards & Platbords, 60
Deux Cabeſtans & un Gouvernail, 400
Pour Salaires d'Ouvriers, 200
Pour les Mâts, 15000
Pour le couple de Bordages d'entre les deux plus baſſes préceintes, 4100
Pour Brai, Goldron & Etoupe, 200
Pour Chevilles & échafauts. 500
„Ainſi toute la dépence du bois d'un vaiſſeau, tel qu'il eſt ſpécifié au „commencement de cet article, ſe monte à 74152. livres: bien-entendu „que c'eſt du meilleur bois; car ſi l'on vouloit ſe contenter d'un bois com- „mun & mêlé, on pourroit ménager juſqu'à 11070. 600
„Tout le fer, ou l'ouvrage de fer qui s'emploie dans un tel vaiſſeau, revi- „ent à. 7784
„Les Utenſiles de la Cuiſine, tels qu'ils ſont requis dans un navire de cet- „te qualité, 352
„Il faut tirer de la Corderie 35261. livres de Cordages, à quarante-cinq li- „vres le *Schip-pondt*, qui eſt de trois-cents livres. 5289
„Les Voiles doivent coûter pour le moins, 2827
„Toutes les Ancres doivent peſer enſemble 6450. livres, à trois ſous la li- „vre 967
„Et pour d'autres petites choſes, ou de néceſſité, ou d'ornement, qu'on „n'exprime pas ici en détail, 2264
„Enſorte que ſans compter les apparaux qui regardent la guerre, & les „victuailles qu'il faut pour aller à la mer, un tel vaiſſeau doit coûter au- „moins 93635
„Mais un autre Auteur, qui eſt un Charpentier Flamand, & qui a éxa- „miné ce devis, croit, premiérement qu'il faut augmenter de deux mille „livres l'article qui regarde la main de l'Ouvrier. Il eſtime auſſi qu'il y a „faute d'impreſſion dans l'article des Cordages, parce-que, non-ſeulement „ſelon la pratique ordinaire, mais encore ſelon les règles propoſées dans le „livre de M. Witſen, il trouve que tous les cordages enſemble doivent „peſer beaucoup plus, & par conſéquent coûter beaucoup plus que l'arti- „ticle ne porte. Il juge donc qu'au-lieu de 35261. livres de poids, & „5289. de prix, il faut mettre 78718. livres de poids, & 11807. de prix, „à 45. livres le *Schip-pondt*, ainſi qu'il eſt porté dans l'article.
„Il eſt auſſi d'avis qu'il y a erreur à l'égard des ancres; car, dit-il, un tel „vaiſſeau doit être pourvu de trois ancres, pour le moins, chacune du „poids de 5000. livres, ce qui fait 15000. livres, à quinze florins le cent; „ainſi ce ſeroit 2250. pour ces trois ancres, & davantage ſi l'on donnoit „plus d'ancres au vaiſſeau, comme c'eſt la plus ordinaire pratique:
„L'article du Poulieur eſt auſſi omis dans le devis, & le Maître Charpen- „tier fait monter cet article à-peu-près à 2500. livres. A quoi il ajoûte les „ralingues, qu'il eſtime à-peu-près trois mille livres: ſi-bien qu'il trouve „que le coût du navire propoſé dans ce devis, doit monter à 113000. li- „vres, ſans y comprendre les apparaux & les munitions de guerre.
„Un navire conſtruit de cette maniére, & où l'on n'a rien emploié que de bon,

„bon, peut durer un grand nombre d'années, avant-que d'être dégradé & „hors d'état de plus ſervir, à-moins qu'il ne lui ſurvienne de ces accidens „ou fortunes de mer extraordinaires, qui hâtent ſa ruïne. Sans cela ſa „durée peut aller juſqu'à quarante ans, & même juſqu'à cinquante, moï„ennant qu'il ſoit bien entretenu. M. Witſen dit qu'il a vû un navire An„glois, qu'il y avoit près de ſoixante & dix ans qui étoit conſtruit. Mais „la plupart des vaiſſeaux n'ont pas le même ſort. Il en périt plus par les „fortunes de mer, & par les inſultes des ennemis, qu'il n'en eſt dégradé „a-cauſe de leur vieilleſſe.

VOICI encore ce qu'un autre Auteur Flamand dit des prix de la Conſtruction.

„On ne ſauroit déterminer quelle proportion peut avoir le ſalaire de l'ou„vrier avec le bois qui eſt la matiére de l'ouvrage; car il eſt certain que „les grands navires coûtent beaucoup plus en matiére, & moins en ou„vrage, que les petits bâtimens. Ainſi un navire de cent-cinquante à cent„ſoixante piés, ne coûtera de ſalaire d'ouvriers qu'environ une ſixiême par„tie du prix du bois; au-lieu que, par éxemple, le ſalaire d'ouvriers d'une „buche de ſoixante & dix à ſoixante & douze piés, coûtera bien les deux „ſeptiêmes parties du prix du bois. En éfet, le prix d'une buche, ſans y „comprendre les mâts, les vergues, ni la groſſe ferrure, monte ordinaire„ment à deux mille-ſix-cens, ou deux mille-huit-cens livres, quelque„fois plus, quelquefois moins, ſelon que le bois ſe trouve cher, ou qu'on „les fait plus ou moins grandes. Mais ſur le pié ici marqué pour la gran„deur & pour le prix, un Maître fait ordinairement ſon compte de débour„cer ſept-cens-cinquante à huit-cens livres pour la main de l'ouvrier.

„UN VAISSEAU de cent-cinquante-trois piés de long, de l'étrave à l'étam„bord, dit le même Auteur; de trente-ſept piés de large, & de quinze „piés de creux, ſans faux-pont, peut coûter de la main de l'ouvrier.

	Livres	Sous	Den.
„Pour les Charpentiers de vaiſſeau,	10109	17	2
„Pour les autres Ouvriers d'atelier, & garçons „Charpentiers,	2303	5	8
„Pour les Scieurs de bois,	8171	0	0
„Pour les Perceurs des trous à chevilles,	550	0	0
„Pour les Perceurs des trous à cloux,	157	10	0
„Pour les Menuiſiers.	430	0	0
„Pour la façon de deux chaloupes & d'un canot,	260	0	0
„Pour le Sculpteur	315	0	0
„Pour le Peintre.	200	0	0
En tout	15196	12	0

„Selon le même Auteur, qui eſt un fameux Maître Charpentier de vaiſ„ſeau, une flûte de cent-trente-deux piés de long, trente piés de large, „treize piés ſix pouces de creux, ſix piés ſix pouces de hauteur entre deux „ponts, vingt-ſix piés trois pouces de large ſur le haut pont, vingt-quatre „piés de large à la liſſe de hourdi, & deux piés cinq pouces de ligne „droite dans la rondeur des fleurs, à ſon gros; le tout, meſure d'Am„ſterdam, ou d'onze pouces le pié, a coûté de main d'ouvrier, à paier

tren-

„trente ſous par jour aux ouvriers communs, 11632. livres, ſavoir,

	Livres,	Sous,	Deniers.
„Pour les Charpentiers de vaiſſeau, pendant-que le „vaiſſeau étoit encore ſur les chantiers,	4338 —	10 —	0
„Pour les mêmes Charpentiers, après-que le vaiſ- „ſeau a été mis à l'eau,	2040 —	1 —	0
„Pour les Scieurs, pendant-que le vaiſſeau étoit ſur „le chantier,	459 —	11 —	0
„Pour les mêmes Scieurs, après-que le vaiſſeau a „été à l'eau,	89 —	15 —	0
„Pour les Perceurs ſur le chantier,	320 —	0 —	0
„Pour les Perceurs ſur l'eau,	100 —	0 —	0
„Pour les Ouvriers d'atelier, & garçons Charpen- „tiers, ſur le chantier,	887 —	14 —	11
„Pour les mêmes Ouvriers ſur l'eau,	704 —	5 —	8
„Pour les mêmes Ouvriers, comme aïant été les „Agréeurs,	442 —	8 —	0
„Pour les mêmes Ouvriers, pour avoir conduit „le vaiſſeau à Helvoetſluis, & l'avoir là chargé,	1850 —	0 —	0
„Pour le Sculpteur,	180 —	0 —	0
„Pour le Peintre,	160 —	0 —	0
En tout	11632 —	0 —	0

„Dans le même livre, le ſalaire de tous les ouvriers qui ont travaillé à la „conſtruction d'un navire à poupe quarrée, de cent-quarante-ſept piés ſix „pouces de long, de l'étrave à l'étambord, trente-ſix piés de large, & „quinze piés de creux, ſe monte à 12913. livres, 12. ſous. Et le ſalaire des „ouvriers d'un autre vaiſſeau à-peu-près égal en tout, ſe monte à 15231. l. „Et le prix du bois d'une Buche, avec le ſalaire des ouvriers, ſe monte à „2166. liv. ſavoir.

	Livres.
„Toutes les piéces de bois droites, pour la quille, pour la carlingue, les „ſerre-bauquiéres, les vaigres d'empature, les ſerre-goutiéres, les faix de „pont & les préceintes,	400
„Tous les bois courbes,	400
„Les planches du bordage & du ſerrage.	400
„Trente planches, de deux pouces d'épais, à 2. liv. 10 ſous la piéce.	75
„Pour autres planches,	80
„Pour voiture & frais,	50
„Pour gouvernail, cabeſtans ou virevauts, bittes, coites de virevauts, „chandeliers & écubiers,	150
„Pour le ſalaire des Charpentiers,	400
„Pour les Scieurs,	70
„Pour le Perceur,	10
„Pour les garçons,	15
„Pour étoupe, mouſſe, roſeaux, brai, goldron, épites, coins, échafauts	160

„En tout 2166. livres, non compris la ferrure, le clou, & la mâture.

VOICI une Table de conſtruction, ou des proportions des principales parties d'un vaiſſeau, qui a été autrefois dreſſée par J. D. Grebber, & que M. Witſen & un Charpentier de la Meuſe ont inſérée dans leurs livres.

TABLE.

Longueur du vaisseau, de l'étrave à l'étambord.	Largeur de dedans en dedans prise au premier pont.	Creux sous le premier pont.	Largeur du fond de cale.	Rondeur ou facons des côtés.	Largeur dans les fleurs.	Ligne droite des fleurs.	Hauteur de l'étrave.	Sa queste.	Hauteur de l'étambord.	Sa queste.
Piés.	PiésPouces	PiésPouces	PiésPouces	PiésPouces	PiésPouces	PiésPouces	PiésPouces	PiésPouces	PiésPouces	PiésPouces
60	15 0	6 0	10 0	0 6	13 10	2 5 1/2	11 0	10 5 1/2	10 5 1/2	1 8 1/2
65	15 5 1/2	6 5 1/2	10 3 3/4	0 6 1/2	13 10 1/4	2 6 1/2	11 5 1/2	11 0	10 5 3/4	1 9 1/4
70	17 5 1/2	7 0	11 7 1/2	0 7	16 2 1/2	2 7	12 0	11 5 1/2	12 2 1/2	2 0
75	18 8 1/2	7 5 1/2	12 2 1/2	0 7 1/2	17 4	2 5 1/2	12 5 1/2	12 0	13 7 1/2	2 9
80	20 0	8 0	13 3 1/4	0 8	18 6	2 8	13 7 1/2	13 0	14 0	2 3 1/4
85	21 2 1/2	8 5 1/2	14 1 3/4	0 8 1/2	20 3 1/2	2 9	14 9	14 0	14 6	2 4 3/4
90	22 5 1/2	9 0	15 0	0 9	21 1 1/2	3 0	15 10	15 0	15 8	2 7 1/2
95	23 8 1/4	9 5 1/2	15 9	0 9 1/2	22	3 1 3/4	16 8	16 0	16 4	2 8 1/4
100	25 0	10 0	16 7 3/4	0 10	23 3	3 5	18 1	17 8	17 5 1/2	2 9
105	26 2 3/4	10 5 1/2	17 3 1/2	0 10 1/2	24 8 3/4	3 7	19 1	18 5 1/2	18 1 1/2	3 2 1/4
110	27 5 1/2	11 0	18 3 3/4	1 0	25 5 1/2	3 9	19 6	19 0	19 3	3 3 1/2
115	28 8 1/2	11 5 1/2	18 9 1/4	1 1/2	26 8 1/4	4 0	20 3	20 0	19 9 1/2	3 5
120	30 0	12 0	20 0	1 3/4	27 9 1/2	4 0	21 3	21 0	21 0	3 7 1/2
125	31 2 3/4	12 5 1/2	20 7 3/4	1 1	28 9	4 4 1/4	21 5	21 3	21 4	3 9 1/2
130	32 5 1/2	13 0	21 7	1 1/2	30 1 1/2	4 5 1/4	22 8 1/2	22 8	22 8 1/2	3 10 1/2
135	33 8 1/4	13 5 1/2	22 5 1/2	1 1	31 3 1/4	4 5 1/2	23 4	23 4	23 3	3 11 3/4
140	35 0	14 0	23 2 3/4	1 1 1/2	32 7	4 7	23 10	23 10	24 5	4 1 1/2
145	36 2 3/4	14 5 1/2	24 2	1 2	33 8 1/4	4 7 1/2	24 3	24 0	25	4 2 1/2
150	37 5 1/2	15 0	24 10 3/4	1 2 1/2	34 8 1/2	4 9	25 4	25 4	26 3	4 4
155	38 8 1/4	15 5 1/2	26 1 1/2	1 3	35 10 1/4	4 10	26 0	26 0	26 9	4 5 1/2
160	40 0	16 0	27 4	1 4	37 3	5 0	26 6 1/2	26 6	28 0	4 8 1/4
165	41 2 3/4	16 5 1/2	27 5 1/2	1 4 1/2	38 2 3/4	5 2	27 2	27 2	28 5 1/2	4 9
170	42 5 1/2	17 0	28 3 3/4	1 5	39 3 1/2	5 5	27 8 1/2	27 8	29 8	4 10 1/2
175	43 8 1/4	17 5 1/2	29 3 1/4	1 5 1/2	40 6 1/2	5 5 1/2	28 3	28 0	30 6	5 0
180	45 0	18 0	30 0	1 6	42 1	5 7	29 5 1/2	29 5 1/2	31 2 1/2	5 1 1/2
185	46 2 3/4	18 5 1/2	30 10	1 6 1/2	43 1 3/4	5 9	30 1 1/2	30 0	32 0	5 3
190	47 5 1/2	19 0	31 7 1/2	1 7	44 2 1/2	6 0	30 8	30 8	33 4	5 4 1/2
195	48 8 1/4	19 5 1/2	32 5 1/2	1 7 1/2	45 2 1/2	6 2	31 6	31 6	34 0	5 6
200	50 0	20 0	33 4 3/4	1 8	46 4	6 5	32 8	32 8	35 0	5 7 1/2

TABLE.

Longueur de la liſſe de hourdi.	Epaiſſeur largeur & courbe de la liſſe de hourdi qu'on tient toujours deux pouces plus large que ne requiert la proportion.	Relevement des ceintes à l'avant.	Relevement des ceintes à l'arriére.	La hauteur d'entre le haut pont & celui qui eſt au deſſous, priſe à la ſerre-goutiére, au grand gabarit.	Les allonges tombent de	Les eſtains s'étendent depuis leur bas bout juſques à la liſſe de hourdi, de	Les allonges de poupe ont de hauteur au deſſus de la liſſe de hourdi	Largeur d'entre les allonges de poupe par le haut.	Le rétreciſſement des allonges au grand gabarit.
PiésPouces	PiésPouces	PiésPouces	PiésPouces	PiésPouces	PiésPouces	PiésPouces	PiésPouces	PiésPouces	PiésPouces
10 0	0 6	1 5	4 5	0 0	0 6	5 5	10 5	5 0	0 0
10 3	0 6	1 6	4 9	0 0	0 6	5 5	10 5	5 3	0 0
11 7	0 7	1 6	5 2	0 0	0 7	6 2	12 2	6 0	0 0
12 2	0 7	1 6	5 4	0 0	0 7	7 0	13 7	6 3	0 0
13 3	0 8	1 7	6 0	0 0	0 8	7 4	14 6	6 8	0 0
14 1	0 8	1 7	6 5	4 6	0 8	7 8	15 0	7 2	1 2
15 0	0 9	2 2	6 8	4 8	0 9	8 0	15 5	8 0	1 8
15 9	0 9	2 3	7 3	4 10	0 9	8 4	16 5	8 3	1 10
16 7	0 10	2 6	7 5	5 6	0 10	9 0	17 6	8 8	1 10
17 3	0 10	2 5	8 2	6 0	0 10	9 5	18 1	9 0	2 0
18 3	1 0	2 6	8 3	6 1	0 0	10 6	19 3	9 3	2
18 9	1	2 7	8 5	6 2	1	10 6	19 9	9 5	2
20 0	1 1	3 0	9 0	6 3	1	10 8	21 0	10 0	2 1
20 7	1 1	3 1	9 4	6 4	1 1	11 0	21 4	11 0	2 1
21 7	1 2	3 3	9 8	6 5	1 2	11 8	22 8	11 5	2 2
22 5	1 2	3 4	9 8	6 5	1 2	11 10	23 3	12 0	2 2
23 2	1 3	3 5	10 5	6 6	1 3	12 5	24 5	12 5	2 3
24 2	1 3	3 5	10 6	6 6	1 3	13 0	25 0	12 10	2 3
24 10	1 4	3 8	11 3	6 7	1 4	13 6	26 3	13 6	2 4
26 1	1 4	3 9	11 3	6 7	1 4	13 10	26 9	13 10	2 4
27 4	1 5	3 9	12 0	6 8	1 5	14 5	28 0	14 9	2 5
27 5	1 5	3 10	12	6 8	1 5	14 9	28 5	14 10	2 5
28 3	1 6	3 10	12 8	6 9	1 6	15 0	29 8	15 0	2 6
29 3	1 6	4 0	12 9	6 10	1 6	15 6	30 0	16 10	2 6
30 0	1 7	4 5	13 5	7 0	1 7	16 0	31 0	17 0	2 7
30 10	1 7	4 6	13 6	7 1	1 7	17 0	32 0	17 5	2 8
31 7	1 8	4 6	14 3	7 2	1 8	17 5	33 4	17 10	2 8
32 5	1 8	4 7	14 5	7 3	1 8	18 0	34 0	18 0	2 9
33 4	1 9	5 2	15 0	7 5	1 9	18 0	35 0	18 0	2 10

CONSTRUIRE, Bâtir. *Bouwen, Timmeren.*

C'eſt faire & fabriquer un vaiſſeau.

CONSULS, Juges & Conſuls. *De Regters van 't handel.*

Ce ſont certains Juges éleus entre les Marchands, & toutes autres perſonnes qui ſe mêlent du négoce pour y trouver du profit, afin de leur rendre gratuitement la juſtice. Ils connoiſſent des lettres de change, & des billets à ordre & au porteur, qui courent dans le commerce. Les Sentences des Conſuls portent contrainte par corps. La juridiction des Conſuls à été établie par le Roi Charles IX. par Edit du mois de Novembre 1563. Dans les Parlemens de Rouën & de Thoulouſe, au-lieu de Juges & Conſuls, on les apelle Prieurs & Conſuls.

CONSUL. *Conſul.*

C'eſt auſſi un Oficier établi en vertu d'une Commiſſion du Roi, dans toutes les Echelles de Levant, ou autres villes de commerce. Sa fonction eſt de faciliter le négoce, & de protéger les Marchands de la Nation. L'Ordonnance de la marine veut qu'un Conſul ſoit âgé de trente ans, & que les Actes expédiez en païs étranger, ne faſſent point de foi en France, que quand le Conſul les a légaliſez. Il y a des Conſuls à Alep, en Aléxandrie, à Smirne, à Saïd, à Tripoli, à Alger &c. Le Conſul du Caire eſt celui qui fait le trafic du ſéné qu'on vend en Europe. Mais il n'y en a plus en France de la part des Etats Généraux des Provinces Unies; ni dans les Provinces Unies de la part de la France, & cela en conſéquence du trente-neuviéme article du Traité de commerce, navigation & marine, fait entre les deux Nations le 20. de Septembre 1697. qui porte, qu'à l'avenir aucuns Conſuls ne ſeront admis de part & d'autre.

„ Les Conſuls ſont autoriſez à juger les afaires civiles & criminelles qu'on „ introduit devant eux, afin-que les démêlez, qui pourroient ſurvenir entre „ les gens de la nation, ſoient promtement décidez, & que la bonne intel- „ ligence ſe rétabliſſe. Ils prennent des Aſſeſſeurs, lors-qu'ils le jugent à „ propos, & que les afaires ſont épineuſes. Ils ſont tenus de juger ſuivant „ les Us & Coutumes de la mer. Ils peuvent auſſi ſubſtituer, à leurs frais, „ des Aſſeſſeurs dans les places qui ſont de leur reſſort, & où ils ne ré- „ ſident pas. Ils prennent, pour leurs vacations, le droit de Conſulat tel „ qu'il leur eſt atribué par les Réglemens des Etats Généraux. Lors-qu'il „ eſt fait quelque tort, ou quelque inſulte, aux Marchands qui ſe trouvent „ dans les païs où ils ſont établis, ou à leurs Facteurs, ou à leurs éfets, les „ Conſuls ſont obligez d'agir vigoureuſement auprès des Puiſſances, pour „ faire obtenir réparation & dédommagement; & de donner avis à Leurs „ Hautes Puiſſances de ce qui ſe paſſe. Tous Marchands, Négocians, Maî- „ tres, & Facteurs, ſont obligez de reconnoître leur autorité, de leur por- „ ter reſpect, & de leur obéir ſans réſiſtance, ſur les peines portées par leur „ Inſtruction.

CONTINENT. *Een vaſt landt.*

C'eſt une grande étendüe de la terre qu'aucune mer n'interrompt, ni ne ſépare. Il y a deux grands Continens; L'Ancien & le Nouveau. L'Ancien comprend l'Europe, l'Aſie, & l'Afrique. Le Nouveau Continent eſt ainſi apellé de ce qu'il ne nous eſt connu que depuis la découverte de l'Amérique, que nous apellons autrement le Nouveau Monde. Continent ſe

dit

dit par opoſition aux iſles. L'Afrique eſt un grand Continent qui n'eſt ataché à l'Aſie que par un iſthme.

CONTOIR, Comptoir. *Komptoyr*, *Kantoor*, *Negotie-plaats*, *Logie*.

C'eſt un bureau établi en quelque lieu de commerce, ſoit dans l'Europe, dans l'Aſie, ou dans l'Afrique, pour la facilité du négoce. Il y a des lieux où pluſieurs Nations ont des comptoirs, comme à Surate & à Andabar, où les François, les Hollandois & les Anglois en ont. Les plus fameux comptoirs ſont ceux des villes Hanſéatiques, établis à Anvers, à Berghen, à Novograd, & en d'autres villes de l'Europe; car ce ſont de grandes maiſons, magnifiquement bâties, qui ont trois ou quatre cents chambres ſuperbement meublées, qui entourent une grande cour, avec pluſieurs cabinets, portiques, galeries, magaſins & greniers, pour y recevoir toutes ſortes de Marchands & de marchandiſes. Il y a un Conſul ou Juge avec pluſieurs Oficiers & Serviteurs de la Nation.

CONTRACT à la Groſſe. Voiez, Groſſe, & Bomerie.

CONTRARIE' par le vent. *Door tegen-windt verhindert*, *Van weer en windt belet*.

On dit qu'on a été contrarié par le vent, pour dire que le vent a été long-tems contraire à la route qu'on prenoit, ou qu'on vouloit faire.

CONTRE-AMIRAL *Schout-by-nacht*.

C'eſt un Oficier qui commande l'arriére garde, ou la derniére diviſion d'une armée navale. Cette charge n'eſt qu'une ſimple qualité en France; car il n'y a point de Contre-amiral fixe: il ne ſubſiſte que pendant un armement conſidérable, où les Oficiers Généraux ſont emploïez. Dans ces ocaſions le plus ancien des Chefs d'eſcadre porte le pavillon de Contre-amiral, qui eſt blanc, de figure quarrée, & qui s'arbore à l'artimon.

Mais en Hollande la qualité de *Schout-by-nagt* eſt fixe comme les autres; auſſi les fonctions de cet Oficier ne ſont-elles pas les mêmes en tout, que celles d'un Contre-amiral. Cependant comme elles en aprochent plus que des fonctions d'aucun autre Oficier, & que c'eſt en Hollande, comme en France, le troiſiéme Oficier en rang, on ne peut traduire plus convenablement le terme de Contre-amiral en Hollandois, que par celui de *Schout-by-nagt*.

„Le Contre-amiral, ou *Schout-by-nagt*, eſt le troiſiéme Oficier des armées „navales. Ses principales fonctions ſont d'avoir l'œil, pendant la nuit, a-ce-„que tous les vaiſſeaux gardent leur rang en naviguant, afin-qu'ils ne s'a-„bordent pas, & qu'il n'y ait point de confuſion; & c'eſt à lui de dénon-„cer ceux qui ne font pas leur devoir à cet égard.

CONTRE-BANDE. Marchandiſes de contre-bande. *Verbodene Waaren*.

Ce ſont toutes celles dont le tranſport eſt défendu ſous peine de confiſcation, & qui ſont déclarées de bonne priſe, parce-qu'elles ont été chargées dans un vaiſſeau contre le loix d'un Etat, comme ſont particuliérement les munitions de guerre, pendant-qu'une nation eſt en armes contre l'autre.

CONTRE-BITTES, Courbes de bittes. *Beeting-knies of ſtuinders*, *Steek-knies tot de beeting*.

„Les Contre-bittes d'un vaiſſeau de cent trente-quatre piés de long, de l'étra-

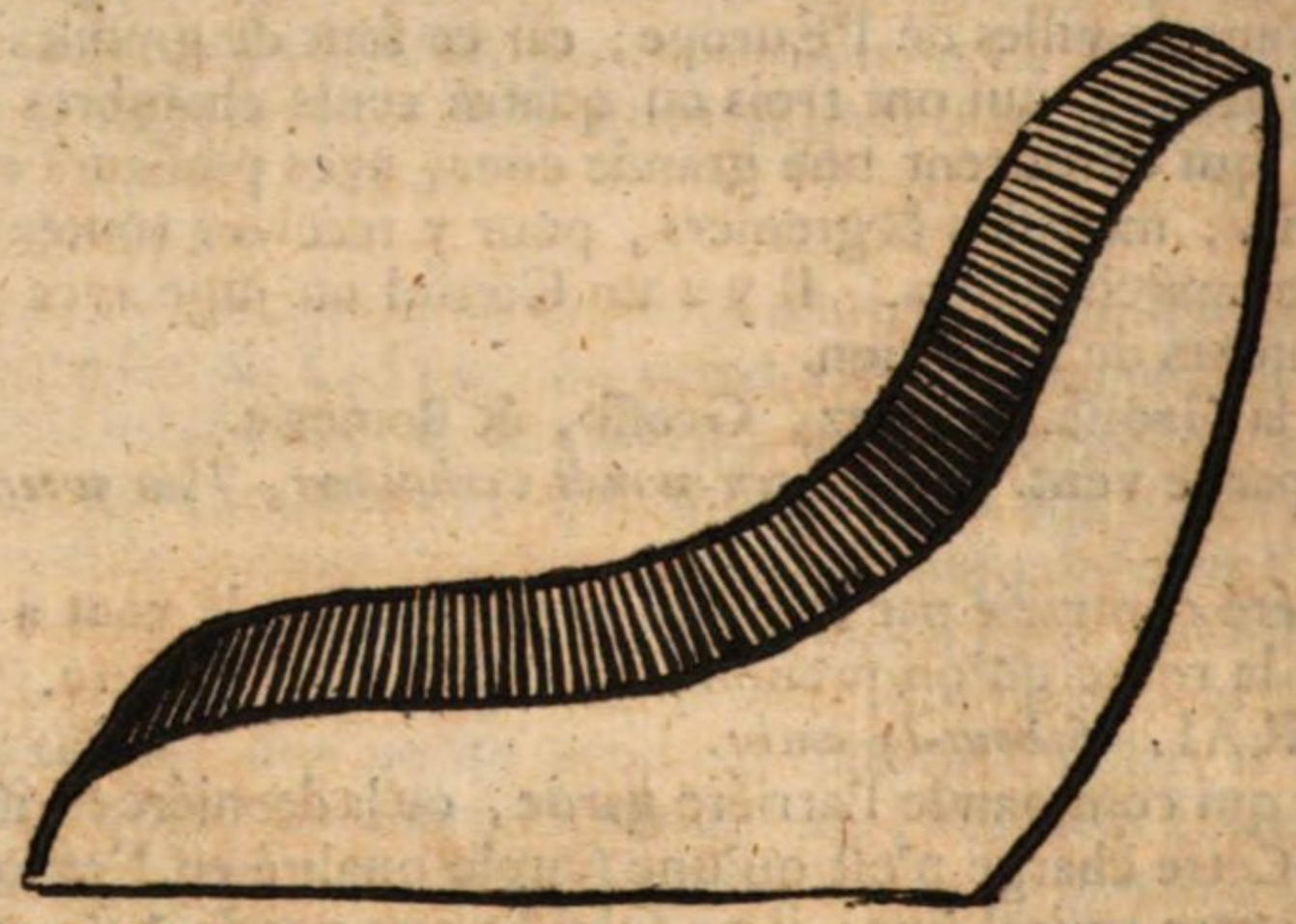
„ve à l'étambord, qui ſont aux piliers de bittes, doivent avoir deux piés „ſept pouces de large du côté des piliers, & douze pouces en-devant. „Voiez, Bittes, & la Figure.

CONTRE-CARE'NE. *Tegen-Kiel.*

C'eſt une piéce de bois opoſée au-deſſus à la carène.

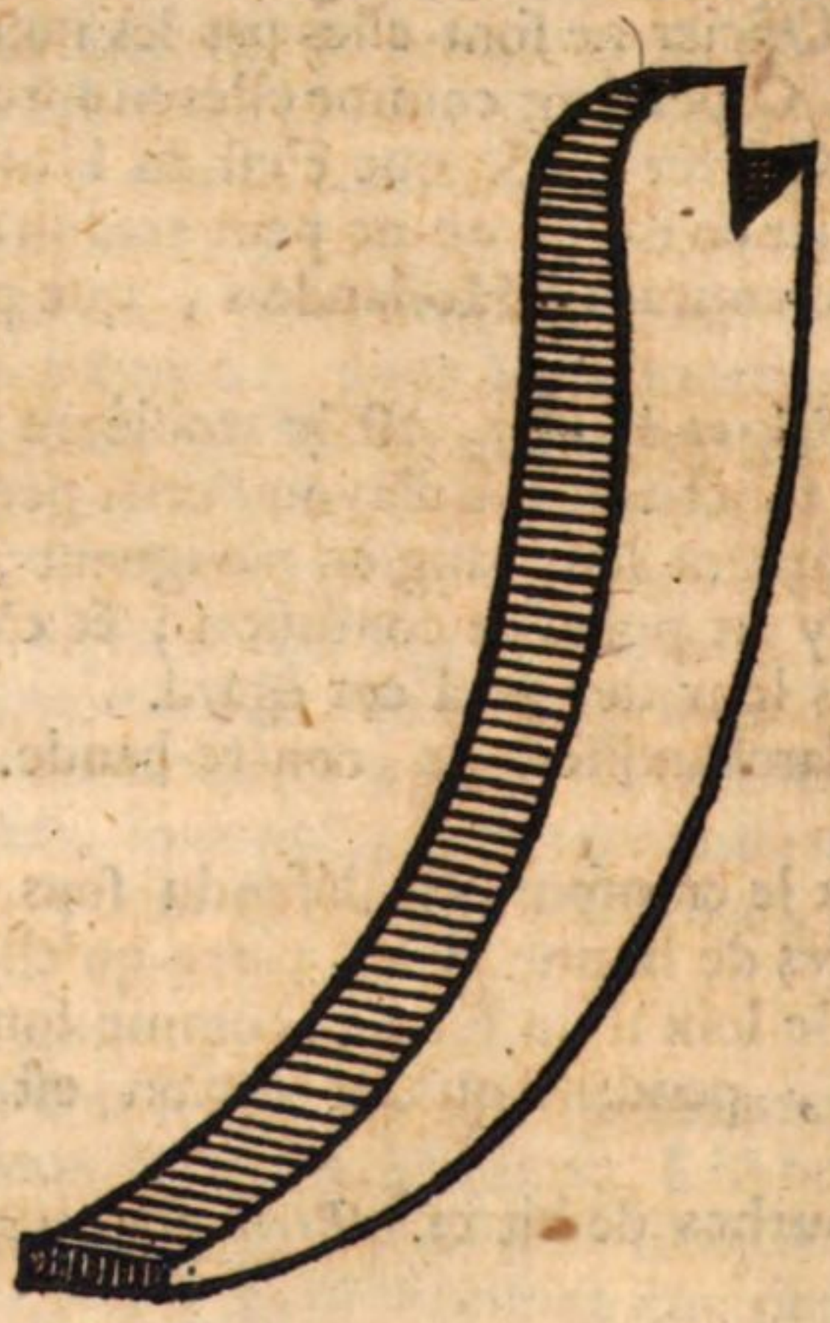
CONTRE-E'TAMBORD. *Agter-ſtemphout, Knie aan de agterſteven en op de kiel.*

C'eſt une piéce courbe, triangulaire, qui lie l'étambord ſur la quille.



CONTRE-E'TRAVE. *Voor-ſtemphout, Binne-ſteven, Slaaper, Knie op de kiel en aan de voorſteven; of Knoop van de kiel en ſteven in de fluit-ſchepen.*

C'eſt une piéce de bois courbe, poſée au-deſſus de la quille & de l'étrave, pour faire liaiſon conjointement.



CON-

CONTRE-FANON. Voiez, Cargue-bouline.

CONTRE-FORT. Voiez, Clef des eſtains.

CONTRE-LISSES. Voiez, Barres d'arcaſſe.

CONTRE-MAITRE, ou Nocher. *Boots-man, Hoog-boots-man.*

C'eſt un Oficier de l'équipage qui eſt l'Aide du Maître, ou Patron. Il éxécute & fait éxécuter dans le vaiſſeau, tant de jour que de nuit, les ordres du Maître, & en cas de maladie, ou d'abſence, il commande en ſa place. Il fait faire la manœuvre du mât d'avant & du beaupré, ſur la parole du Maître; moüiller & lever les ancres, les boſſer & mettre en place, fourrer les cables, & virer au cabeſtan, quand le vaiſſeau apareille. Il a ſoin de faire agréer le vaiſſeau, & avant-que de faire voiles il voit s'il eſt ſufiſamment garni de cordages, poulies, voiles, & de tous les apparaux néceſſaires; & en arivant au port il fait préparer les cables, les ancres, & amarrer le vaiſſeau, ferler les voiles & dreſſer les vergues. L'Ordonnance dit, Contre-maître & Nocher.

„Le Contre-maître met l'équipage en beſoigne: il a inſpection ſur les „agreils du grand mât & du mât d'artimon.

„Le Contre-maître & l'Eſquiman, ont tous deux inſpection ſur les ma„nœuvres des écoutes & des coüets, ils tiennent les palans parez. Cha„cun d'entre eux a un Aide, ou un Second. Ils ſont comme des Sous„maîtres. Le Contre-maître prend ſoin de tout ce qui regarde le grand „mât, & le ſecond Contre-maître, a le ſoin de l'artimon. L'Eſquiman „travaille au mât d'avant, & ſon Second au beaupré. Leur fonction eſt „encore de faire hiſſer & embarquer ce qui ſe préſente, & de prendre gar„de qu'il n'y arive point d'accident. Ils ont auſſi inſpection ſur les ver„gues, pour les faire bien amarrer, & tenir toujours parées. Ce ſont eux „qui regardent ſi le vaiſſeau eſt bien net, & qui le font nétoïer & laver: „ils empêchent qu'on ne fume du tabac ailleurs que devant le grand mât; „& ils font obſerver à ceux qui fument en ce lieu-là, de mettre des cor„nets ſous leurs pipes, de crainte qu'ils ne cauſent quelque embraſement.

SECOND Contre-maître. *Boſſeman, Hoog-boots-mans-maat.*

C'eſt l'Aide du Contre-maître. Voiez, Boſſeman.

CONTRE-MARCHE. Faire la Contre-marche. *Wenden en agter 't agterſte ſchip, of ſmaldeel, een gang gaan, om weer over te wenden.*

Cela ſe dit, quand tous les vaiſſeaux d'une armée, ou d'une diviſion, qui ſont en ligne, vont derriére le dernier, juſqu'à un certain lieu, pour revirer, ou changer de bord.

CONTRE-MARE'E. *Tegen-ſtroom.*

CONTRE-QUILLE. Voiez, Carlingue.

CONTRE-SABORDS. Voiez, Mantelets.

CONTRE-SALUT. *Reſalutatie. Weer-groet*, Voiez, Salüer, & Pavillon.

CONTROLLEUR de la Marine. *Contrerolleur.*

C'eſt un Oficier qui a l'œil ſur tous les marchés qui ſe font dans un arcenal de marine; ſur l'achat des marchandiſes & proviſions; ſur les receptes & les dépences; ſur le travail & le ſalaire des ouvriers; ſur les montres & reviües des équipages; & il mêle ſa fonction avec celle du Commiſſaire Ordinaire.

„Les Controlleurs tiennent un controlle, ou régître, de tous les inven„taires

„taires & de toutes les ventes, & lors-qu'on décharge les vaiſſeaux ils prennent connoiſſance des gens qui ſont à bord, & de ce qu'on fait des marchandiſes; & ſelon les ocaſions ils en donnent avis au Fiſcal.

„Les Controlleurs prêtent le ſerment comme tous les autres Oficiers: ils n'ont de gages, ou de profit, qu'un gros des douze gros qui ſont ici mentionez ſous le mot de Commiſſaire des ventes; & néammoins il ſont obligez d'éxécuter tout ce qui eſt dans leur Inſtruction, & qui les regarde, ſans avoir aucune part à l'achat des éfets des priſes, ou d'aucuns autres éfets confiſquez.

CONVERSO. *'t Dek tuſſchen de groote en fokke-maſt.*

C'eſt la partie du tillac d'enhaut qui eſt entre le mât de miſéne eſt le grand mât. C'eſt le lieu où l'on ſe viſite les uns les autres, & où l'on fait converſation: c'eſt un mot de Portugal.

CONVERTIR. Convertir des marchandiſes. *De ſtoffen Verwerken.*

C'eſt les mettre en œuvre. Par éxemple, du chanvre, c'eſt le convertir que d'en faire des cordes. On évitera, autant qu'il ſe pourra, de donner des marchandiſes à convertir hors des ateliers des arcenaux, à des Maîtres particuliers des villes.

CONVERTISSEMENT de marchandiſes. *Het Verwerken der ſtoffen.*

CONUOI. *Geley, Convoy, Geley-ſchip.*

C'eſt un vaiſſeau de guerre qui conduit des vaiſſeaux marchands.

LETTRES de Convoi. *Convoy-of-geley-cedullen.*

Ce ſont les billets qu'on donne pour chaque vaiſſeau, par leſquels on lui permet d'être ſous le convoi.

CHAMBRE des Convois. *Convoy-kaamer.*

C'eſt la chambre où ſe délivrent ces billets, & où s'expédie tout ce qui regarde les convois.

CONVOIER des vaiſſeaux marchands. *Koopvaardy-ſchepen geleiden.*

C'eſt le ſoin que le vaiſſeau de guerre prend de leur conduite, la route qu'il fait pour cela, & le tems qu'il y emploie.

COQ du vaiſſeau. *De Kok.*

C'eſt le Cuiſinier de l'équipage.

„Le Coq doit être propre, & tenir bien nets les vivres qu'il fait cuire; „mais il ne doit point conſumer d'eau ni de bois inutilement. Il doit „laver tous les jours ſa cheminée. Il ne ſert à manger que quand il en a „l'ordre du Capitaine; & il ſonne la clochette pour avertir l'équipage de „s'aſſeoir.

„Le déjûner qu'il ſert le lundi matin, eſt de l'orge mondé; le dîner eſt „de-même; ce qu'il continüe juſqu'au jeudi qu'il donne à dîner du lard, „ou du bœuf, avec des pois gris, & au ſoir des pois gris & du ſtocfiſſe.

„Le vendredi & le ſamedi on ſert comme le lundi, & le dimanche comme le jeudi; mais pendant toute la ſemaine, le déjûner eſt toujours „d'orge mondé.

„Il y a beaucoup de vaiſſeaux marchands, où l'on fait, dans une ſemaine, „vingt & un repas d'orge mondé, principalement ſur ceux qui ſont deſtinez pour la mer Baltique, ou pour la France; & l'on y joint du lard „& du bœuf, à certains jours réglez. Il y a des navires de guerre, où „l'on ne ſert jamais de viande, ſi ce n'eſt lors-qu'on peut envoier à terre, „& en

„& en faire acheter de fraîche en quelque endroit. On eſtime que le lard „vaut mieux que le bœuf pour les gens de mer, parce-qu'il ſe conſerve „mieux, & qu'il n'eſt pas de ſi dure digeſtion que de la viande de bœuf, „quand elle eſt vieille.

„Le fromage, le beurre, & le biſcuit ſe diſtribüent par meſure, toutes „les ſemaines, à chacun des gens de l'équipage en particulier: mais pour „le beurre on ne leur en donne pas ordinairement; ce n'eſt que dans les „voiages de long cours qu'on leur en donne une demie livre par ſemaine, „avec une livre de fromage, & cinq livres de biſcuit par tête. Pour la „biére, ils en ont autant qu'ils en veulent.

„Le Cuiſinier doit emploïer la graiſſe qui vient de la viande, à cuire des „potages de gruau & d'orge; & celle qui eſt trop ſale, & qui ne ſe peut „manger, ſert à l'entretien du vaiſſeau: & comme il s'en faut beaucoup „qu'il ne puiſſe ſufire à toutes les ocupations de la cuiſine, il a d'ordinaire „un Aide ſous lui, avec un Détrempeur de viandes & de poiſſon, & un „mouſſe.

„Dans les vaiſſeaux marchands il n'y a point de Coq: c'eſt un mouſſe qui „fait la cuiſine, & qui ſert dans une même gamelle pour tout l'équipage, „ſans qu'il y ait de rations ordonnées comme dans les navires de guerre.

COQUE. *Kink, Draay, Kreuk, Slag.*

C'eſt un faux pli qui ſe fait à une corde qui eſt trop torſe, ou qu'on n'a pas pris ſoin de détordre.

COQUET. *Koquet.*

C'eſt une ſorte de petit bateau qu'on amène de Normandie à Paris.

COQUETER. *Wrikken, Wiegen.*

Cela ſe dit d'un homme qui avec un aviron mène & fait aller un bateau en avant, en remuant ſon aviron par le derriére.

CORADOUX, Couradoux. *De tuſſchen-wijdte tuſſchen twee dekken, De hoogte of diepte tuſſchen twee dekken.*

C'eſt proprement l'eſpace qui eſt entre deux ponts.

CORALINE. *Koralijn.*

C'eſt une eſpéce de chaloupe legére, dont on ſe ſert au Levant pour la pêche du corail.

CORBEILLON, Corbillon. *Korf, Broodt-korf.*

C'eſt une eſpéce de demi-barillet, qui a plus de largeur par le haut que par le bas, & où l'on tient le biſcuit qu'on donne à chaque repas, pour un plat de l'équipage.

CORDAGE. *Koord, Koordaſie, Touwerk.*

C'eſt le nom que l'on donne à toutes les cordes qui ſont emploiées dans les agrès d'un vaiſſeau.

„Les cordages ſe vendent ordinairement au poids. Le prix en augmente „ou diminüe ſi conſidérablement, & en ſi peu de tems, qu'on n'en ſauroit „rien dire de certain. Quelquefois, par éxemple, le *Schip-pondt*, ou trois „cents livres, de chanvre de Riga, vaut juſqu'à ſoixante & dix livres, & „quelquefois il baiſſe juſqu'à vingt-trois livres. Et pour la façon des cor„dages on paie neuf à dix livres, pour ce même poids, ſoit que le corda„ge ſoit blanc, ou goudronné. Chaque quintal de cordage prend commu„nément vingt livres de goudron, mais le chanvre de Riga en prend un

„peu plus que celui de Hollande. Le gros cordage ne ſe peut faire ſans „roüe, & ſans machine.

M. Daſſié dit que les cordages communs, qui ſervent à toutes ſortes de manœuvres, doivent être de trois torons : que la tournevire eſt de quatre torons, avec la méche au milieu, garnie de fuſées : que les écoutes du grand & du petit pacſi doivent être auſſi de quatre torons, avec une méche au milieu, & chaque toron de trois cordons : qu'il en doit être de-même des écoutes du grand & du petit hunier, auſſi-bien que des coüets du grand & du petit pacſi, qui doivent être faits à queüe de rat.

Selon le même Auteur, le grand étai doit être compoſé de quatre torons, au milieu deſquels eſt un nombre de fils de carret qu'on apelle l'ame, ou la méche; & ces fils ſe mettent par proportion, ſur le nombre des fils qui font le cordon du toron, dont ils font une quatriême partie ; ſi-bien que quand le toron eſt de quarante fils, l'ame eſt de dix fils, & la groſſeur des fils doit être auſſi à-peu-près égale ; car ſi les fils de la méche étoient plus petits, il en faudroit davantage. Chaque toron eſt fait de trois cordons.

L'étai du mât de miſéne doit être auſſi de quatre torons ; celui du grand mât de hune tout-de-même ; ceux du mât de hune d'avant, & du mât d'artimon encore de-même : mais l'étai du perroquet doit n'avoir que trois torons, & il doit être de cordage commun.

VOICI l'état des cordages d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à l'étambord, tel qu'il eſt ſouvent propoſé en ce livre, & par raport à la mâture qui en a été ci-devant décrite ſous les mots, Bois, & Négoce du Bois.

„Quatre cables de treize pouces de circonférence, & de cent braſſes de „long, avec un autre de douze pouces de circonférence, tous les cinq pe„ſant enſemble 14560. livres.

„Le grand étai, qui a treize pouces de circonférence, & vingt-quatre braſ„ſes de long. L'étai du mât de miſéne, qui a neuf pouces & demi de cir„conférence.

„Les grands haubans, qui ont ſix pouces un quart de circonférence : les „haubans de miſéne, qui ont cinq pouces & demi de circonférence ; les uns „& les autres peſant enſemble 740. livres. Les haubans d'artimon qui ont „quatre pouces de circonférence, peſant 208. livres.

„Six paquets de corde tournée à broches de fer, peſant 1290. livres. Deux „paquets de corde tournée à la roüe, peſant 122. livres. Trente-quatre „hanſiéres, peſant 377. livres. Trois cents livres de fil de carret. Douze „lignes d'amarrage du poids de 25. livres. Trente-ſix paquets de luſin, & „autant de merlin. Deux paquets d'autre corde tournée à la roüe, pe„ſant 218. livres.

„Les haubans du grand mât de hune, qui ont quatre pouces de circonfé„rence : les haubans du mât de hune d'avant, qui ont trois pouces & demi „de circonférence, peſant enſemble 690. livres.

„L'étai du mât de hune, & les deux guindereſſes, qui ont cinq pouces „& demi de circonférence. Deux paires d'écoutes de hune, peſant 1062. „livres, & aïant quatre pouces trois quarts de circonférence. Les driſſes „qui ont quatre pouces, ou quatre pouces & demi de circonférence. La „candelette qui en a cinq pouces & demi.

„La

„La grande étague, qui a ſix pouces trois quarts de circonférence, & „vingt-ſix braſſes de long : l'étague de miſéne qui a ſix pouces de circon- „férence, & vingt-quatre braſſes de long ; peſant enſemble 461. livres. „L'étague du mât d'artimon & celle du grand mât de hune, qui ont qua- „tre pouces de circonférence ; & l'étague du mât de hune d'avant, qui en „a trois & demi ; peſant 112. livres.

„Cinq différens paquets de cordage tourné à broches de fer, peſant 883. „livres. Huit paquets de cordage fait à la roüe, longs chacun de cent „braſſes, peſant 775. livres. Trois cents livres de fil de carret. Dix-huit „hanſiéres, de deux cents livres. Vingt-quatre paquets de lufin & vingt- „quatre de merlin.

„Deux paires d'écoutes, de quatre pouces & demi à cinq pouces de circon- „férence, & de quatorze braſſes & demie de long ; peſant 521. livres.

„Deux paquets de cordage fait à broches de fer, du poids de 312. livres.

„Sept paquets de cordage fait à la roüe, de dix, douze, quinze, dix-huit, „& vingt pouces de circonférence, du poids de 512. livres. Vingt lignes „goudronnées.

„Et lors-qu'un tel vaiſſeau eſt deſtiné à faire un voiage de long cours, il „eſt néceſſaire de le garnir encore, pour rechange

„De quatre paquets de cordage fait à broches de fer, du poids de 840 li- „vres : d'une grande étague : de deux étagues de hune, de quatre pouces „de circonférence, peſant 375. livres : de deux grandes écoutes de ſoixan- „te braſſes de long, peſant 272. livres ; d'une paire de coüets du poids de „160. livres. d'une caliorne de quatre pouces de circonférence, & de qua- „rante-ſix braſſes de long, du poids de 154. livres : de vingt hanſiéres : de „quatre-cents-cinquante livres de fil de carret : de vingt-quatre paquets de „cordage blanc : de deux cordes pour une ſeine : de ſoixante paquets de lufin, „& ſoixante de merlin : de douze piéces de lignes blanches : de douze lignes „à hameçon : & de deux paquets de cordage blanc fait à broches de fer, „du poids de 236. livres.

C'eſt-là le devis des cordages que M. Witſen deſtine au vaiſſeau qu'il a pro- poſé, de la longueur ci-deſſus exprimée, dans les pages 119. & 120. de ſon Livre. Et comme on en a auſſi trouvé un, dans un autre Auteur pour un vaiſſeau à-peu-près égal, ſavoir de cent-trente-deux piés de long de l'é- trave à l'étambord, trente piés de large, & treize piés ſix pouces de creux, on l'ajoûte ici, pour faire voir les divers ſentimens des Maîtres de l'Art.

„Premiérement ſix cables, de quinze pouces de circonférence, & de cent „cinq braſſes de long.

„Un cable d'affourché de quatorze pouces de circonférence, & de ſix-vingts „braſſes de long.

„Un cableau de ſept pouces & demi de circonférence : un autre de ſix pou- „ces ; un autre encore de ſix pouces pour faire des driſſes : Une hanſiére de „quatre pouces, & une de deux pouces trois quarts.

„Un grand étai de quatorze pouces de circonférence, long de vingt-deux „braſſes, le collet compris : un étai de mât de miſéne de douze pouces de „circonférence, & de douze braſſes de long : un étai de mât d'artimon, „de ſix pouces de circonférence, & de vingt-trois braſſes de long : un étai „de grand mât de hune, de cinq pouces un quart de circonférence, & de

„dix-huit braſſes de long: un étai de mât de hune d'avant, de quatre pou-
„ces de circonférence, & de quinze braſſes de long: tous de cordage à qua-
„tre tourons.

„Une piéce de cordage pour les manœuvres dormantes, ou haubans du
„grand mât, de ſept pouces de circonférence: une piéce de ſix pouces,
„pour les haubans du mât de miſéne: une piéce de cinq pouces pour les
„haubans du mât d'artimon: une piéce de quatre pouces, pour les ma-
„nœuvres dormantes du grand mât de hune: une piéce de trois pouces
„pour le mât de hune d'avant.

„Une piéce de cordage, de huit pouces de circonférence, pour l'étague de
„la grande vergue: une piéce de ſix pouces un quart pour la guindereſſe du
„grand hunier: une piéce de ſept pouces, pour l'étague de la vergue de mi-
„ſéne: une piéce de cinq pouces & demi, pour la guindereſſe du petit hu-
„nier: une piéce de quatre pouces un quart pour l'étague du grand hunier:
„une piéce de trois pouces un quart pour l'étague du petit hunier: une pié-
„ce de quatre pouces trois quarts pour la grande driſſe: & une piéce de
„quatre pouces pour la driſſe de miſéne.

„Quatre coüets pour la grande voile, de ſept pouces de circonférence, &
„de longueur chacun de ſeize braſſes: quatre coüets pour la miſéne, de
„ſix pouces de circonférence, & de douze braſſes de long: quatre écoutes
„pour la grande voile, de quatre pouces & demi de circonférence, & de
„trente-deux braſſes de long: quatre autres pour la miſéne, de quatre pou-
„ces, & de vingt-quatre braſſes: quatre pour le grand hunier, de cinq
„pouces & de vingt braſſes: quatre pour le petit hunier, de quatre pou-
„ces, & de dix-huit braſſes: quatre pour le perroquet d'artimon, de trois
„pouces, & de douze braſſes.

„Deux piéces de cordage de vingt-ſix fils par touron; deux de vingt-qua-
„tre fils; deux de vingt-deux fils; quatre de vingt fils; quatre de dix-huit
„fils; quatre de ſeize fils; quatre de quatorze fils; quatre de douze fils;
„quatre de dix fils; ſix de huit fils; dix de ſept fils; douze de ſix fils;
„douze de cinq fils; & douze de quatre fils.

„Vingt-cinq lignes de neuf fils; quarante de ſix fils: quarante ſortes de lig-
„nes à emmieller aſſorties; quarante piéces d'autres petites lignes; deux
„cents paquets de merlin, & trente pour funer: deux cents paquets de
„luſin, & cent paquets de trois fils, & deux cents de deux fils.

„Douze lignes de ſonde de douze fils, & dix de neuf fils: vingt lignes pour
„pêcher.

On peut voir d'autres devis de manœuvres, pour de plus grands vaiſſeaux ſous les mots, Manœuvre & Frégate.

CORDAGE étuvé. *Een geſtooft of verwarmt Touw.*

C'eſt celui qu'on a mis dans un lieu fort chaud, ou il a reſſüé, & jetté toute ſon humeur aqueuſe.

CORDAGE goldronné. *Een geteert Touw.*

C'eſt celui que l'on a paſſé dans un goldron chaud. Il y a un cordage goldronné en fil, & un autre goldronné en étuve. Le premier eſt fait de fil de carret, que l'on avoit goldronné avant-que de l'emploïer; & l'autre eſt un cordage paſſé dans du goldron chaud, après-qu'il eſt ſorti de l'étuve.

CORDAGE filé trop roide, ou trop mou. *Een Touw dat al te ſtijf, ſtreng, ſterk, krap, of al te ſlap gedraaidt is.*

CORDAGE blanc. *Witte Touw, ongeteerde Touw.*

C'eſt un cordage que l'on n'a pas goldronné.

CORDAGE Refait. *Opgeſlaagen Tros.*

C'eſt celui qu'on a fait de cordes qui avoient déja ſervi.

CORDAGES à deux tourons. *Knits, Knitſels.*

VIEUX Cordages qui ne ſont propres qu'à faire des étoupes. *Pluis-touwen.*

CORDAGES de rechange. *Touwen van verwiſſeling.*

CORDAGE moiſi, gâté. *Een verſtikt Touw.*

CORDAGE ragué. Voiez, Ragué.

CORDAGER, Faire du cordage, Corder. *Touw ſpinnen*, c'eſt pour le menu cordage: *Touw-ſlaan, Touwen ſtrengelen, Kaabels draaijen*, pour le gros cordage.

CORDAGE de tant de pouces. *Een Touw van 3. 4. 5. 6. duim, enſ.*

Quand on dit, par éxemple, qu'un cordage eſt de ſix pouces, c'eſt-à-dire, que ſa circonférence eſt de ſix pouces.

CORDAGE à tant de fils *Een touw van 3. 4. 5. draaden, enſ.*

Quand on dit, par éxemple, qu'un cordage eſt de 60. fils, c'eſt-à-dire, que ſa groſſeur eſt compoſée de 60. fils de carret.

CORDE. *Touw, Lijn.*

C'eſt un tortis ordinairement fait de chanvre: on en fait auſſi de coton, de laine, de ſoie, d'écorces d'arbres, de poil, de jonc, de boïaux, de brou de noix de coco, de cuir & autres matiéres ploïantes & flexibles.

Pour éprouver la qualité d'une corde il la faut mettre tremper quatre ou cinq jours dans de l'eau ſalée, après-qu'elle a été goldronnée dans l'étuve; & ſi le fil en eſt de mauvaiſe qualité, elle rompra au premier éfort: mais ſi le fil en eſt de bonne qualité, elle n'en durera que plus longtems & n'en ſera que plus forte.

CORDE. Piéce de Corde tournée ou faite à la roüe. *Wiel-tros.*

PIE'CE de Corde tournée à broches. *Yſere Tros, Tros met yſers gedraait en geſlaagen.*

CORDE de retenüe, Atrape. *Een Vithouder.*

C'eſt une corde dont l'uſage eſt de retenir un peſant fardeau lors-qu'on l'embarque.

CORDE de retenüe, Atrape. *Houder, Ophouder.*

C'eſt une groſſe corde, dont on ſe ſert dans les petits bâtimens qu'on emploie, pour coucher un vaiſſeau ſur le Côté. Voiez, côté, Mettre un vaiſſeau ſur le côté.

CORDE de retenüe, Atrape, Chef. *Torn-touw.*

C'eſt une groſſe corde qu'on met à l'arriére d'un vaiſſeau, lors-qu'on veut le lancer à l'eau, pour le retenir, afin-qu'il ne ſe lance pas trop vîte.

CORDE à tirer un bateau. *Treil, Lijntje.*

CORDE à tirer un bateau avec un cheval. *Paard-lijn.*

CORDE de Palan. Voiez, Palan.

CORDES de défenſe. *Willen, en Kranſen.*

Ce ſont de groſſes cordes mêlées enſemble, qu'on fait pendre le long des flancs des petits bâtimens & des chaloupes. On en met auſſi aux vaiſſeaux

qui ſont à l'ancre, pour les conſerver, lors-qu'ils ſont proches de pluſieurs autres bâtimens, qui par leur choc pourroient les incommoder.

CORDELLE. *Lijntje.*

C'eſt une corde de moïenne groſſeur, qui ſert à haler un vaiſſeau d'un lieu à un autre. C'eſt auſſi la corde avec laquelle on conduit une chaloupe de terre à un navire qui eſt dans un port, ou que l'on paſſe du côté d'une riviére à l'autre.

CORDERIE. *Lijn-baan.*

C'eſt le lieu où l'on file & où l'on corde les cables, les hanſiéres, ou hauſſiéres, & toutes les autres manœuvres des vaiſſeaux.

„La Corderie de l'Amirauté d'Amſterdam, & celle de la Compagnie des „Indes Orientales, ſont proches de la maiſon, magaſin & atelier de la „même Compagnie, à Ooſtenburg. Elles ont chacune cinquante-cinq „piés de large, & près de deux mille piés de long.

CORDIER. *Touw-ſlaager, Lijn-ſlaager, Lijn-draaijer, Touw-ſpinder.*

C'eſt celui qui fait ou qui vend de la corde.

MAITRE Cordier. *Opper-lijn-ſlaager.*

C'eſt celui qui a l'intendance & la direction de la corderie d'un arſenal.

CORDON d'une corde. *Een ſlag.*

C'eſt une des petites cordes dont eſt fait un toron.

CHAQUE toron eſt de trois cordons. *Elk ſtreng is van drie ſlaagen om.*

Les cables ſont compoſez de torons, & les torons de cordons, & lors-que les torons en ſont détors, tous les fils qui en ſortent ſont apellez Fils de carret.

CORMIE'RE. *Hek-ſtut.*

C'eſt la derniére piéce de bois au plus haut d'un vaiſſeau, laquelle étant aſſemblée avec le bout ſupérieur de l'étambord, forme le bout de la poupe. Voiez, Allonge de poupe, & Trepot.

CORNE de vergue. *Gaffel.*

Ce terme s'emploie pour ſignifier une concavité en forme de croiſſant, qui eſt au bout de la vergue d'une chaloupe, & qui embraſſe le mât, lors-qu'on hiſſe la voile. Il y a pluſieurs ſortes de bâtimens qui ont des vergues à cornes.

CORNE à amorcer. *Kruidt-hoorn.*

C'eſt une groſſe corne de bœuf, qu'on remplit de poudre fine, pour amorcer les canons: elle eſt garnie de liége, ou d'un autre bois.

CORNET de mât. *Kooker, Keering.*

C'eſt une eſpéce d'emboîtement de planches, vers l'arriére du mât de divers petits bâtimens, qui eſt néammoins ouvert du côté de l'arriére, où s'emboîte le pié du mât qui ſe baiſſe du côté qui n'eſt point fermé, c'eſt-à-dire, vers l'arriére, & qui ſe relève, autant de fois qu'il en eſt beſoin.

CORNET d'épiſſe. Voiez, Epiſſoir.

CORNETTE. *Een witte-vierkante-vlag op het ſchip van een Eſquaders-hoofdt.*

C'eſt un pavillon quarré & blanc, qui marque la qualité, ou le caractère du Chef d'eſcadre qui le porte au grand mât, quand il a le commandement en Chef, & il ne le porte qu'au mât d'artimon, quand il eſt en corps d'armée. La Cornette doit être fendüe par le milieu des deux tiers de ſa hau-

teur,

teur, & ſon battant doit avoir quatre fois la hauteur du guindant. Les Hollandois ne ſe ſervent point de cette ſorte de pavillon.

CORNIE'RE. Voiez, Allonge de poupe.

CORPS. Le Corps du vaiſſeau. *'t Hol van 't ſchip.*

C'eſt tout le bâtiment ſans apparaux.

LE Corps & les apparaux & agrès. *Het hol en het tuig.*

CORPS de bataille, Eſquadre du milieu de la ligne. *Middel-hoop, Middel-togt.*

Dans une armée navale, le corps de bataille eſt preſque toujours la diviſion, ou l'eſcadre du Commandant, laquelle fait le milieu de la ligne.

CORPS de garde d'un vaiſſeau, Demi-pont. *Schuns, Half-verdek.*

C'eſt ordinairement la partie qui ſe trouve ſous le gaillard de l'arriére.

CORPS mort. *Kat.*

C'eſt une piéce de bois qu'on a miſe de travers dans la terre, & à laquelle tient une chaîne qui ſert à amarrer les vaiſſeaux.

CORPS de pompe. *Het breedſte van de pijp van een pomp.*

C'eſt la partie du tuïau d'une pompe qui a plus de largeur que le reſte: c'eſt où le piſton agit pour élever l'eau par aſpiration, ou la refouler par compreſſion.

CORRECTIONS de quartier. *Verbeetering der zee-vaart.*

Ce ſont les métodes par leſquelles on corrige les règles de la navigation.

CORSAIRE, Pirate, Ecumeur de mer. *Zee-roover.*

C'eſt celui qui court les mers avec un vaiſſeau armé, ſans aucune commiſſion, & pour voler les vaiſſeaux marchands. Quand on peut atraper un Corſaire, il eſt pendu ſans rémiſſion. Voiez, Forban.

VAISSEAU Corſaire. *Rof-ſchip.*

C'eſt un bâtiment de Corſaire, ou de Pirate. Tous les vaiſſeaux corſaires ſont de bonne priſe.

COSSE. Voiez, Delot.

COTE, Coſte, Côtes. *Kuſt, Kuſten.*

Ce ſont les terres, les rivages, ou les rochers du bord de la mer. On dit, Dans ce parage, les côtes du Nord ſont baſſes, & celles du Nord-eſt ſont hautes. Auprès de cette iſle le vent de Nord pouſſe à la côte.

COTE. La côte eſt ſaine. *De kuſt is geſond.*

C'eſt-à-dire, qu'il n'y a point de rochers, ni de bancs de ſable, aux environs.

COTE ſous le vent. *Laager-wal.*

C'eſt la côte où le vent pouſſe le vaiſſeau.

COTE d'où le vent vient. *Opper-wal, Hooger-wal.*

COTE en écorre. *Een ſteil-kuſt.*

C'eſt une côte taillée en précipice.

LA Côte court au Nord, au Sud. *De kuſt ſtrekt na het Noorden, of Suiden.*

C'eſt-à-dire, qu'elle regarde & eſt opoſée. Par éxemple; D'un tel cap à un tel lieu la côte court cinq lieües Nord-nord-oüeſt; c'eſt-à-dire, qu'elle s'avance & regne vers le Nord-nord-oüeſt.

ALLONGER, Ranger, Raſer la côte. *Langs de kuſt heen zeilen, By de wal langs loopen.* Voiez, Ranger.

ETRE jetté à la côte. *Opſpoelen.*

Cela ſe dit des choſes qui ſont dans la mer, ou qui ſont jettées à la mer, ou naufragées, & que la mer rejette à la côte.

DONNER à la côte. Voiez, Donner.

VAISSEAU qui eſt allé à la côte. *Een ſchip dat geſtrandt is.*

C'eſt-à-dire, qu'il s'eſt perdu à la côte.

COTES, ou Membres de Marine. *Ribben, Inhouten.*

Ce ſont les piéces d'un vaiſſeau qui ſont jointes à la quille, & qui montent juſques au platbord.

CÔTE' du vaiſſeau. *Zy, Zijde.*

C'eſt le flanc du vaiſſeau. Les côtés ſe diſtinguent en ſtribord & en babord, c'eſt-à-dire, en main droite & main gauche. Bâtiment qui eſt ſur le côté, qui panche ſur le côté. Notre navire ſe trouva ſur le côté, faiſant beaucoup d'eau par les canonades qu'il avoit reçües.

METTRE ou Coucher un vaiſſeau ſur le côté. *Een Schip op zy haalen, over kant laaten vallen, doen krengen.*

C'eſt le faire tourner & renverſer ſur le côté, par le moien de vérins & d'autres inſtrumens, pour lui donner le radoub, ou pour eſpalmer.

„Il y a maintenant beaucoup de gens qui font difficulté de renverſer ainſi „un vaiſſeau ſur terre, ſoutenant que cela l'incommode, & qu'on ne le peut „faire ſans que ce corps, qui eſt ſi lourd, en ſoit ébranlé, & que ſes liai„ſons en ſoufrent: c'eſt pourquoi on ne couche preſque plus les vaiſſeaux „ſur le côté que dans l'eau, laquelle le ſoutient & facilite le travail.

„Lors-qu'on veut coucher un navire dans l'eau, pour le nétoïer, pour ca„réner, ou pour lui donner quelque autre radoub, on apuïe les mâts avec „des mâteraux, qui viennent ſe rendre ſur le bord du vaiſſeau, & l'on fait „aprocher un petit bâtiment, au plus bas bord duquel eſt amarré un fort „gros cordage, ſur quoi l'on ſe met pour virer au cabeſtan qui eſt dans ce „petit bâtiment, & qui tire le vaiſſeau ſur le côté par le mât; cette groſſe „corde, ſur quoi l'on eſt, ſervant à tenir le bâtiment en équilibre, & à „empêcher qu'il ne renverſe; & elle eſt apellée à-cauſe de cela Atrape, ou „Corde de retenüe, & en Flamand *Houder*, ou *Ophouder*. On peut bien „mettre auſſi cette corde de retenüe au plus haut bord du vaiſſeau, en „l'amarrant à quelque choſe de ferme, qui ſoit hors le bord. On peut „bien encore apuïer le vaiſſeau ſur le mât du ponton, ou de l'allége, & „en ce cas on l'amarre bien avec des cordes.

„Lors-qu'un vaiſſeau eſt chargé, & qu'il eſt dans un endroit où il y a flot „& juſſant, on cherche un fond mou, & aïant mis le bâtiment à ſec, on „paſſe tous les canons d'un bord, ou-bien l'on met toute la charge à la ban„de, ce qui fait doucement tourner le vaiſſeau, & tomber ſur le côté; & „quand on l'a nétoïé ou radoubé d'un côté, on atend une autre marée, & „l'on paſſe toute la charge de l'autre côté, pour donner lieu à le nétoïer „par-tout; car lors-que la charge eſt ainſi tranſportée, le vaiſſeau ſe relève „de lui-même, & va tomber ſur le côté où elle eſt.

PRÊTER ou Donner le côté, Préſenter le côté, Se prêter le côté. *Zy bieden, Zy aan zy leggen, Breedt leggen.*

C'eſt préſenter le flanc. Notre frégate, qui étoit dans le deſſein de ſe battre, vint donner le côté à leur Amiral, & lui envoia une bordée.

LE VAISSEAU ennemi étoit à notre côté. *Het vijantlijk ſchip lag ons op de zijde.*

LE COTE' du vent. *Hooger boord.*
C'eſt le côté d'où le vent vient.
LE COTE' ſous le vent. *De zijde aan ly, 't Slag van 't ſchip.*
UN FAUX COTE'. *Een misbouwde of ſcheve ſcheeps zijde, Een ſlag-zy.*
Un vaiſſeau qui a un faux-côté. C'eſt ainſi que l'on parle d'un vaiſſeau qui a le côté foible, droit, & mal-garni. Voiez, Bordier. C'eſt auſſi le côté où le vaiſſeau panche, quand il n'eſt pas bien ſur ſa tonture.
LA LAME prend le vaiſſeau par ſon faux-côté. *Het waater ſlaat tegen de ſlag-zy van het ſchip, Daar ſlaat het waater in 't ſlag.*
C'eſt quand la lame vient du côté qui cargue.
PLIER LE COTE' de ſtribord, Carguer à ſtribord. *Een ſlag-zy over ſtuur-boord maaken.*
METTRE côté en-travers. *Op de ly ſmijten, werpen, gooijen, of draaijen; Onder de windt ſteeken; 't Onder de windt ſmakken; Aan de windt leggen; Onder de windt laaten loopen; Schieten onder zee.*
C'eſt préſenter le flanc au vent, ou mettre le vent ſur les voiles de l'avant, & laiſſer porter le grand hunier, en-ſorte que le vaiſſeau préſente le côté au vent, dans un parage où il eſt néceſſaire de jetter la ſonde. On met auſſi côté en-travers pour avoir le loiſir de ſonder. On met encore côté en-travers pour atendre quelqu'un. On ſe ſert de la même façon de parler, & l'on dit que l'on a mis côté en-travers, quand le vaiſſeau préſente le côté à une forteresſe qu'on veut canonner, ou contre quelque vaiſſeau ennemi. Nôtre frégatte ſe voiant à la petite portée du canon, mit côté en-travers, & envoia ſa bordée à l'ennemi.
ETRE Côté en-travers. *Op ly leggen.*
COTIER, Pilotes Côtiers. *Loods-man, Loods-luiden.*
Ce ſont ceux qui ont une grande connoiſſances des côtes, des rades, des ports, des rivages. On leur a donné ce nom pour les diſtinguer de ceux qui gouvernent les vaiſſeaux en pleine mer, en prenant la hauteur des aſtres, & qu'on apelle Pilotes Hauturiers. Voiez, Pilote.
COSTONS. *Wangens.*
Ce ſont des piéces de bois dont on ſe ſert à fortifier un mât, auquel on les joint étroitement. Voiez, Jumelles.
COTONNINE. *Italiaans zeil-doek van half-katoen.*
C'eſt une groſſe toile dont la chaîne eſt de coton, & la trême de chanvre, dont on ſe ſert pour les voiles des galéres, & en certains païs pour les petites voiles des autres vaiſſeaux,
COUBAIS. *Koebais.*
C'eſt un bâtiment du Japon, qui ne ſert qu'à naviguer dans les eaux internes, où il y a environ quarante hommes à ramer, qui le font avancer avec beaucoup de vîteſſe. Il eſt embelli de divers ornemens, qui le rendent fort agréable aux yeux, Il y a une chambre à l'avant, qui s'elève au-deſſus du bâtiment, & qui forme comme un petit gaillard.
COUCHE. *Een plaat onder een ſtut.*
C'eſt une piéce de bois qui ſe met ſous une étaie qui ſert de patin. On l'apelle ainſi à-cauſe qu'elle eſt couchée de plat. Elle eſt quelquefois élevée à plomb, pour arrêter un étançon.
COUDE' d'une équerre. *Hoek.*

C'eſt ce qui fait un angle, ou un retour par lignes droites.

COUDE d'une riviére. *Rak.*

C'eſt la ſinüoſité qui s'y trouve, & qui va en ſerpentant. La riviére faiſoit un coude, d'où la rapidité de la marée qui montoit, nous jettoit ſur ces feux.

COUDRAN. *Een byſondere ſoort van teer tot 't touwerk.*

C'eſt une compoſition de certaines herbes mêlées de pluſieurs ingrédiens, dont les bateliers de Paris ſe ſervent, pour empêcher que les cordes ne ſe pourriſſent.

COUDRANNER. *Teeren, Smeeren.*

C'eſt tremper & paſſer pluſieurs fois une corde dans le coudran; & l'on apelle Coudranneur celui qui coudranne les cordes.

COUETS, Ecoits. *Halſen, Smijten.*

Ce ſont quatre groſſes cordes, dont il y en a deux amarrées aux deux points d'embas de la grande voile, & les deux autres aux deux points d'embas de la miſéne. Les écoutes ſont amarrées à ces mêmes points; & les coüets s'amurent vers l'avant du vaiſſeau, & les écoutes vers l'arriére. Les coüets ſont beaucoup plus gros que les écoutes. Quand on veut poter la grande voile, ou la miſéne, de l'un des bords du vaiſſeau ſur l'autre bord, ſelon que le vent change, ou qu'on veut changer de route, on largue ou lâche les écoutes, & on hale ſur les coüets, c'eſt-à-dire, qu'on les bande pour ramener la voile ſur l'autre bord, & lui faire prendre le vent. La manœuvre des coüets s'apelle Amurer, & lors-que la voile eſt apareillée, & qu'elle prend le vent, les coüets qui la tiennent en état, ſont dans leurs amures vers l'avant, tandis que les écoutes ſont amarrées vers l'arriére. Mais la manœuvre des coüets eſt bien différente de celle des écoutes; car des deux coüets, & des écoutes qui ſont au vent, les coüets ſont halez & les écoutes larguées; & au-contraire, des deux coüets & des deux écoutes qui ſont ſous le vent, les coüets ſont larguez & les écoute halées. On dit, Halez avant ſur les coüets, Halez arriére ſur les écoutes; c'eſt-à-dire, Bandez les coüets vers la proüe, & les écoutes vers la poupe. Il y a des coüets à queüe de rat. En un mot les coüets & les écoutes peuvent étre conſidérez comme les mêmes cordages, étant amarrez aux mêmes points de la voile. Il n'y a preſque de différence qu'en ce que les coüets ſont deſtinez à faire le même éfet vers l'un des bouts du vaiſſeau, que les écoutes font vers l'autre bout. L'artimon n'a point de coüets.

COUILLARD. *Schoot-hoorn.*

C'eſt un vieux terme de marine qui ſignifie le point d'embas d'une voile. Le coüet, dit Mr. Daſſié, eſt un cordage gros par le bout qui paſſe & eſt frapé au Coüillard de la grande voile, & fort menu par l'autre. On apelloit auſſi autrefois Coüillards, des pierriers ou anciennes machines de guerre, dont on ſe ſervoit pour jetter des pierres.

COULAGE. *Lekkadie, Lekkagie.*

C'eſt la perte ou la conſommation qui ſe fait de toutes les liqueurs qui compoſent la charge du vaiſſeau. On dit, Marchandiſes ſujettes à coulage.

NOUS comptons tant pour le Coulage. *Wy reckenen ſoo veel voor de lekkadie.*

COULANTES, ou Courantes. Manœuvres coulantes, ou courantes. Voiez, Manœuvres courantes.

COULE'E. *Het wringen, Het draaijen van 't ſchip; Verenging.*
C'eſt l'évidure qu'il y a depuis le gros d'un vaiſſeau juſqu'à l'étambord : ou-bien, l'adouciſſement qui ſe fait au bas du vaiſſeau, entre le genou & la quille, afin-que le plat de la varangue ne paroiſſe pas tant, & qu'il aille en étreciſſant inſenſiblement.

VAISSEAU qui a beaucoup de coulée. *Een ſchip dat van onder ſcherp is, dat wel geveegt is.*

COULER-BAS, Couler à fond. *In de grondt ſlaan, Te grondt ſlaan, In de grondt booren.*
C'eſt faire enfoncer & périr. On fit couler bas deux vaiſſeaux qu'on avoit pris ſur l'ennemi, parce-qu'ils retardoient notre courſe.

PERCER des trous dans un navire pour le faire couler bas. *Een ſchip in de grondt booren.*

COULER bas, Couler à fond. Le vaiſſeau coule bas. *Sinken. Het ſchip ſinkt, gaat te grondt, loopt in de grondt.*
C'eſt quand le vaiſſeau s'enfonce ſous l'eau, & périt.

COULER à fond. Le vaiſſeau a coulé à fond enſorte que rien ne s'eſt ſauvé. *Het ſchip is met man en muis te grondt gegaan.*

COULER bas d'eau. *Onder waater vallen.*
C'eſt-à-dire, qu'il entre plus d'eau dans le vaiſſeau qu'on n'en peut jetter dehors, de-ſorte qu'avec le tems le vaiſſeau s'en va au fond.

COULER. *Lekken, Lek worden, Lekkinge krijgen.*
C'eſt quand un vaiſſeau perd, par quelque fente, la liqueur qu'il contient. Nos fûtailles avoient toutes coulé. On avoit fair couler tous les bruvages.

COULEVRINE. *Een Slang.*
C'eſt une ſorte de piéce d'artillerie qui porte d'ordinaire ſeize livres de bale. Il y a auſſi des Demi-coulevrines.

COULISSE. *Schuif-plank, Schuif-deur, Schuif-venſter.*
C'eſt un canal fait de bois, ou autrement, dans lequel on fait aller & venir un chaſſis, une fenêtre, ou autre choſe. Quand on fait des écluſes on ſe ſert de planches qui entrent l'une en l'autre, en rainure & en couliſſe; cela s'apelle Mâle & Fémelle, & en Hollandois, *De ſchuif van de ſluis.*

COULOIR, Couroir, Courrier. *Gang.*
C'eſt le paſſage qui conduit dans les chambres d'un vaiſſeau.

COULOIRS, Courcives. *Waaringen, Leg-waaringen, Waringen, Wanderingen.*
Ce ſont les petits paſſages qu'on voit autour des ponts, dans les petits bâtimens, où le pont tout entier n'eſt que des écoutilles cintrées, ou du-moins où le pont eſt cintré, & élevé. Voiez, Courcives.

COUP de partance. *Schoot tot een ſein om t'zeil te gaan.*
C'eſt un coup de canon ſans bale, qui ſe tire par l'ordre du Commandant, pour donner avis que l'on va partir.

COUP de vent. *Een Storm, Een Storm-windt.*
C'eſt l'orage, ou le gros tems, qui ſurvient, quelque longue durée qu'il puiſſe avoir; ou tout le tems que dure un gros tems de mer.

COUP de mer. *Stamp-zee, Klop-zee, Aanloop van de zee, Slag van de zee, Een ſmak-of-worp-waater.*
C'eſt le coup qu'un vaiſſeau reçoit d'une vague de la mer.

COUP de gouvernail. Donner un coup de gouvernail. *'t Roer aan boord ſteeken.*

On dit, Donner un coup de gouvernail, pour dire, Pouſſer le gouvernail avec vîteſſe à ſtribord, ou à babord,

COUP d'épreuve d'un canon. *Een Proef-ſchoot.*

C'eſt la quantité de poudre, & le coup qu'elle tire, pour éprouver une piéce d'artillerie. Voiez, Canon.

COUP de canon à l'eau. *Een ſchoot onder waater.*

On dit auſſi, Avoir des coups de canon à l'eau, pour dire, qu'on les a reçus dans la partie du vaiſſeau que l'eau couvre.

RECEVOIR des coups à l'eau. *Schooten onder waater, of grondt-ſchooten krygen; Onder waater geſchooten zijn.*

COUPS de canon en bois. Recevoir des coups en bois. *Koogels in 't doodtwerk krijgen.*

C'eſt les recevoir dans la partie dú vaiſſeau qui eſt hors de l'eau.

COUPE. Coupe perpendiculaire d'un vaiſſeau. *Een Schip geſneeden langs ſcheeps.*

C'eſt le plan d'un vaiſſeau pris perpendiculairement.

COUPE horizontale d'un vaiſſeau. *Een Schip geſneeden over-dwars.*

COUPE-GORGE. *Onderknies, Schegge.* Voiez, Gorgére.

COUPELLE. *Kruidt-leepel.*

C'eſt une eſpéce de pelle de fer blanc, ou de cuivre. Elle ſert aux Canoniers pour manier la poudre, quand ils en empliſſent les gargouſſes.

COUPER le cable, Couper les mâts. *Afhouwen, Het kaabel afkappen, De maſten kerven.*

C'eſt couper le cable ſur les bittes, ou ſur l'écubier, & le laiſſer aller à la mer; ce qui ſe fait par commandement, à l'égard du cable, lors-qu'il faut apareiller promtement: ou par néceſſité, à l'égard des mâts auſſi-bien que des cables, lors-que la tempête preſſe, & qu'on craint de choquer contre d'autres vaiſſeaux, ou de lancir ſous ſes amarres.

„S'il arive qu'un Maître de vaiſſeau ſoit contraint de couper ſon mât, par „l'éfort de la tempête, il eſt obligé d'en communiquer aux Commis, ou „au Pilote & aux principaux de l'équipage, s'il n'y a point de Commis „ni de Sous-commis, & de prendre leur avis; leur faiſant connoître le „péril, & qu'il ne paroît point d'autre reſſource pour ſe ſauver. Quel„quefois auſſi il eſt contraint de couper ſes cables, & de laiſſer ſes ancres. „En ce cas il doit faire l'eſtimation de ſes mâts & de ſes ancres, qui ſont „conſidérez comme une marchandiſe dont on auroit fait le jet; & les Mar„chands ſont tenus d'en faire le rembourcement, avant-que leurs mar„chandiſes ſoient débarquées.

COUPER l'ennemi. *De vyanden affnijden, of onderſcheppen.*

COUPLE. *Een Span, of Spant.*

On apelle Couples les côtes, ou membres, d'un navire, qui étant égaux de deux en deux, croiſſent & décroiſſent couple à couple également, à-meſure qu'ils s'éloignent de la principale côte.

COUPLE, Couples, Fermures. *Vulling, Spant-vulling.*

Ce ſont deux planches du franc-bordage entre chaque préceinte.

„Le Couple d'entre les deux plus hautes préceintes doit être placé en-ſorte

„que

„que les dalots du haut pont y puiſſent être percez convenablement; & la „plus baſſe planche de ce couple, où ſont les dalots, doit être de la même „largeur qu'une des préceintes entre leſquelles elle eſt poſée. L'autre „planche qui eſt ſur cette premiére, doit, en cas que le vaiſſeau ait deux „batteries avoir autant de largeur qu'il en faut aux ſabords, ſans qu'on ſoit „obligé de toucher aux préceintes, ou à la liſſe de vibord: mais ſi le vaiſſeau „à trois batteries, il faut prendre d'autres meſures. En un mot il n'y a „pas de règles certaines à donner; tout dépend du gabarit, & c'eſt au „Maître Charpentier, qui a donné un beau gabarit pour la forme du vaiſ„ſeau en général, à y bien acommoder & proportioner les piéces parti„culiéres. Voiez, Bordages.

„COUPLE de haubans. *Een ſpan hooft-touwen.*

„Ce ſont deux haubans.

COURADOUX. *De hoogte van een verdek, Tuſſchen-dek.*

C'eſt l'eſpace qui eſt entre deux ponts.

COURANT, Courans. *Stroomen, Vloeden.*

Ce ſont des mouvemens impétueux des eaux, qui, en de certains endroits, ou parages, courent & ſe portent vers de certains rumbs de vent. Ordinairement leur force ſe conforme au cours de la Lune, de-ſorte qu'ils ſont plus rapides quand elle eſt nouvelle & pleine, & plus foibles dans le decours. On dit, Il y a des courans en ce parage. Les courans portent au Nord. Le vent portoit contre les courans. Nous fûmes contrains de tenir le cap aux courans, parce-qu'ils étoient plus forts que le vent. Le vent ſe tourna à l'Eſt, qui nous fit ſurmonter la force des courans. Les courans qui viennent de ces iſles, ſuivent quelquefois les vents d'Eſt, & portent à l'Oüeſt. Les courans nous jettérent au large. La Lune étoit forte, les courans l'étoient auſſi.

COURANS qui varient, & qui forment des ras, ou qui viennent ſe joindre. *Dwars-ſtroomen, Maal-ſtroomen, Raveling van ſtroom.*

COURANT rapide. *Stroom als een zel, Tij-weg.*

LES COURANS portent contre le vent. *De ſtroomen die loopen tegen de windt aan.*

COURANS qui portent vers le vent. *Stroomen die windt-waarts loopen.*

COURANS qui portent à l'Oüeſt. *Stroomen die na 't Weſt loopen.*

ETRE emporté par les courans. *Afſtroomen.*

DE NOS trois vaiſſeaux, qui étoient alors à l'ancre, il y en eut un qui ſancit ſous ſes amarres; l'autre, qui avoit coupé ſon cable, fut emporté par les courans; & l'autre ſe maintint. *Van onze drie ſcheepen, die ten anker laagen, 't een reed onder zee; 't ander, dat ſijn touw afgekapt had, wierd afgeſtroomt; en het derde bleef behouden voor ſijn anker.*

ETRE porté par le courant. *Aanſtroomen, Aanvlieten.*

COUREAU. *Een ſoort van een ſchuit op de rivier van Bordaux.*

C'eſt un petit bateau de la riviére de Garonne, qui ſert à charger les grands bateaux.

COURBATONS. *Knies, Knieties.*

On apelle Courbâtons des piéces de charpenterie, fourchües, ou à deux branches preſque courbées à angle droit. On les emploie pour lier les membres, & pour ſervir d'arc-boutans. Il y en a au-deſſous de chaque bar-

barrot : il y en a auſſi vers l'arcaſſe & ailleurs. Ce ſont proprement des courbes petites ou minces.

COURBATONS, ou Taquets de hunes. *Mars-knien, Klampen op den haart van de marſſen.*

Ce ſont pluſieurs piéces de bois longues & menües, qui ſont miſes en maniére de raïons autour des hunes, & qui ſervent à lier enſemble le fond, les cercles, & les garites, qui compoſent la hune.

„ Le nombre des courbatons de hune ſe régle ſur le nombre de piés que le „ fond a dans ſon tour où ſont les cercles ; ſi-bien que lors-qu'il y a douze „ piés de tour, il faut mettre vingt-quatre courbatons. En faiſant les trous „ par où paſſent les cadènes de haubans, il faut bien prendre garde qu'il ſe „ trouve toujours un trou tout-droit devant le courbaton du milieu. Voiez, „ Hune.

COURBATON de beaupré. *Knie op de boegſpriet.*

C'eſt une piéce de bois qui fait un angle aigu avec la tête du mât, au bout duquel eſt un petit chouquet, où l'on paſſe le perroquet de beaupré.

„ Le Courbaton qu'on place ſur le perroquet de beaupré, doit avoir, en „ ſa branche ſupérieure, un pié de longueur par chaque dix piés de long „ qu'on donne au mât ; & pour ſa branche inférieure, on la tient auſſi lon- „ gue qu'il eſt poſſible. Il faut qu'il ſoit quarré ſous le chouquet, & que „ dans ce même endroit il ait la même épaiſſeur que le perroquet. On doit „ bien ſe ſouvenir, en dreſſant ce courbaton, que le beaupré n'eſt pas poſé „ horiſontalement, mais qu'il va toujours en s'élevant, afin-qu'il ne pan- „ che pas en arriére, & qu'il n'y faſſe pas pancher le perroquet, ce qui „ ſeroit un grand défaut : au-contraire, le perroquet peut bien, ſans dan- „ ger, pancher un peu en avant.

COURBATONS de l'éperon. *Knies in 't galioen, of op 't galioen.*

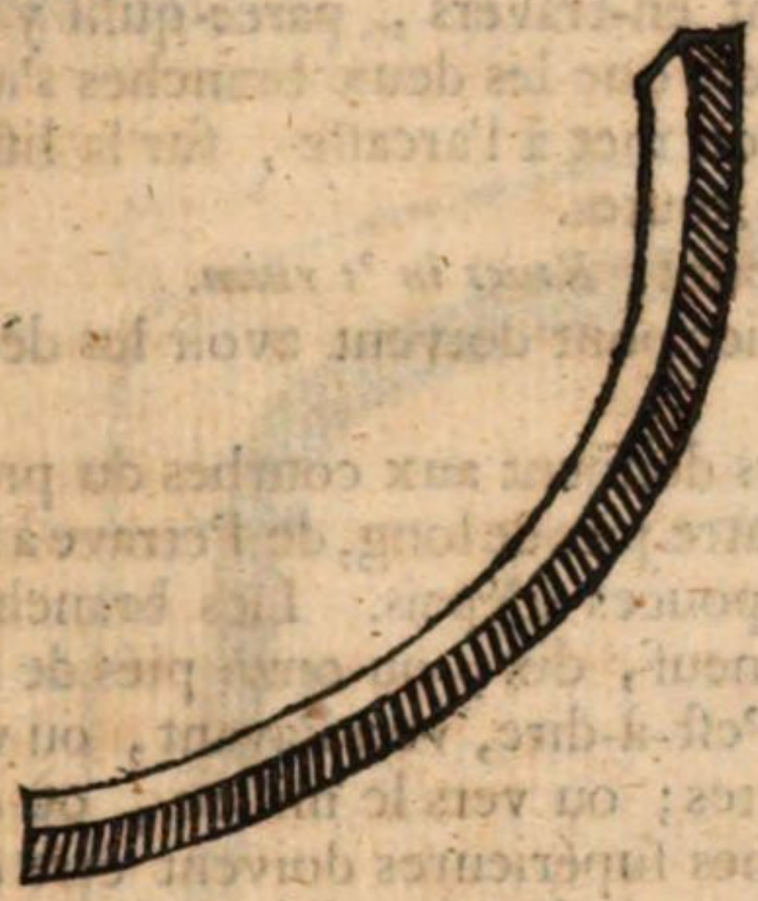
Ce ſont ceux qui font la rondeur de l'éperon, depuis la fléche ſupérieure juſqu'au premier porte-vergue.

„ Le premier de ces Courbatons touche à l'étrave, & celui qui le ſuit doit „ être deux piés au-delà, c'eſt-à-dire, dans un vaiſſeau de cent-trente- „ quatre piés : l'un & l'autre doivent avoir ſept pouces & demi de large, „ & cinq pouces d'épais. Le troiſiéme doit être auſſi à deux piés du ſe- „ cond, & avoir ſept pouces de large, & ſix pouces d'épais. Le quatriéme „ doit être à deux piés deux pouces du troiſiéme, & avoir ſix pouces & de- „ mi de large, & quatre pouces & demi d'épais. Ils ſont tous bien liez & „ atachez par le bas à l'aiguille ſupérieure, & cloüez aux porte-vergues par „ le haut. C'eſt entre ces courbatons que dans les grands vaiſſeaux on fait „ des commodités pour la décharge des excrémens.

VOICI ce qu'un Charpentier Flamand a écrit touchant ces courbatons.

„ Lors-que le plus haut & le plus bas porte-vergues ſont poſez, on poſe les „ courbatons de l'éperon, qui panchent un peu en avant, en ſuivant la „ quête de l'étrave, & font une rondeur entre les porte-vergues ; puis-après „ on poſe le troiſiéme porte-vergue par-deſſus. Les courbatons ſont quar- „ rez, & aux endroits où ils portent ſur les porte-vergues ils ont autant „ d'épaiſſeur que le porte-vergue a de largeur. Les bouts d'embas de ceux „ qui ſont devant, portent ſur l'aiguille inférieure ; mais ceux qui ſont der- „ riére,

„riére, portent ſur de petits barrots, qui ſont poſez en-travers ſur les „porte-vergues.



COURBATONS de bittes. *Beeting-knies.*

COURBES. *Knies.*

Ce ſont des piéces de bois beaucoup plus groſſes que les courbatons, dont elles ont la figure. Leur uſage eſt pareillement de lier les membres des côtés du vaiſſeau aux baux, & de gros membres à d'autres. L'angle de la courbe s'apelle en Flamand, *Knies-hals.*

VOICI ce que le même Charpentier Flamand a écrit au ſujet des Courbes.

„Sous chaque bout des baux on met une courbe, ou courbaton, pour le „ſoutenir, & pour lier le vaiſſeau. Ces courbes ſont des bois courbez, qui „ont à-peu-près la figure des genoux d'un homme qui eſt aſſis. On les „prend ordinairement dans un pié d'arbre, au haut duquel il y a deux bran„ches qui fourchent, & l'on coupe ce pié en deux, y laiſſant une branche „fourchüe de chaque côté. On ne ſauroit en mettre de trop fortes au grands „gabarits, & ſous toute l'embelle, où le vaiſſeau a le plus à ſoufrir; à„moins qu'on n'aime mieux avoir égard à l'eſpace, pour arrimer beaucoup „de marchandiſes, qu'à la force du bâtiment.

„Il y a des Charpentiers qui, pour gagner de l'eſpace & ne faire pas les „courbes trop foibles, font faire des courbes de fer, de trois à quatre pou„ces de large, & d'un quart de pouce d'épais, qu'ils apliquent ſur les cô„tés des courbes qui ſont les plus foibles, ou qui ont le plus à ſoufrir, & „la branche ſupérieure s'aplique aux baux avec des cloux & des chevilles de „fer. Mais à l'égard des courbes, ou courbatons, qui ſe poſent en-travers, „dans les angles de l'arriére & de l'avant du vaiſſeau, on leur laiſſe tou„jours toute la groſſeur que le bois peut fournir, & l'on tâche d'en avoir „d'un pié d'arbre entier, où il n'y ait qu'une fourche, & qui n'ait point „été ſcié; parce-que celles qui ſont ſciées, ſont bien-plus foibles. Enfin „on tâche de faire enſorte que les courbes, qui ſe poſent en-travers, aïent „à l'endroit du bas des ſerre-bauquiéres, autant d'épaiſſeur que le bau au„quel elles ſont jointes.

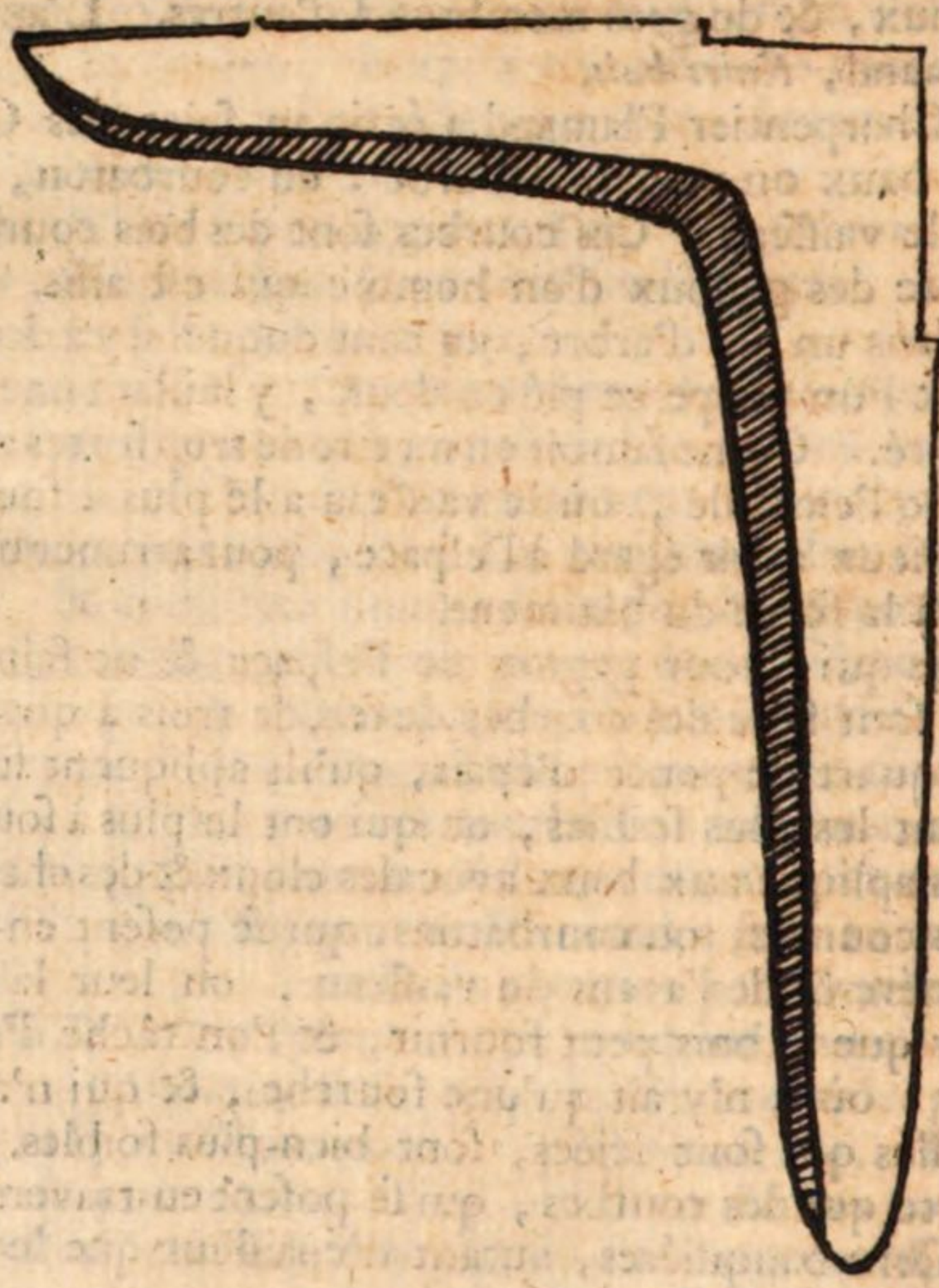
„Dans les endroits où les baux ſont à plus de diſtance les uns des autres, à-cauſe

„à-cauſe des écoutilles, on redouble le nombre des courbes, & on y en met à „chaque bout de bau deux ou trois, parce-que ce ſont ces mêmes endroits „qui ſuportent le faix des mâts & de la voilure. Celles des angles de l'avant „& de l'arriére ſe poſent en-travers, parce-qu'il y faudroit trop de fauſſe „équaire, & qu'il faudroit que les deux branches s'aprochaſſent trop l'une „de l'autre. Celles qu'on met à l'arcaſſe, ſur la liſſe de hourdi, doivent „être les plus fortes de toutes.

COURBES du premier pont. *Knies in 't ruim.*

„Les Courbes du premier pont doivent avoir les deux tiers de l'épaiſſeur „de l'étrave.

„Quelques Charpentiers donnent aux courbes du premier pont d'un vaiſ„ſeau de cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à l'étambord, ſept pou„ces & demi, ou huit pouces d'épais. Les branches inférieures doivent „être de ſept, huit, neuf, dix, ou onze piés de long, ſelon l'endroit „où elles ſont poſées, c'eſt-à-dire, vers l'avant, ou vers l'arriére, où elles „doivent être plus courtes; ou vers le milieu, où elles doivent être plus „longues: & les branches ſupérieures doivent être de quatre, cinq, ou „cinq piés & demi. Les courbes ſont liées avec les baux par une entaille „ſous le bau. Celles des deux derniers baux, ou-bien du premier de l'a„vant & du dernier de l'arriére, ſont à l'équerre. Il y a auſſi deux courbes „à chaque contre-liſſe, & quatre à la clef des eſtains.



COURBES, ou plutôt Courbatons du haut pont. *Verdeks-knies.*

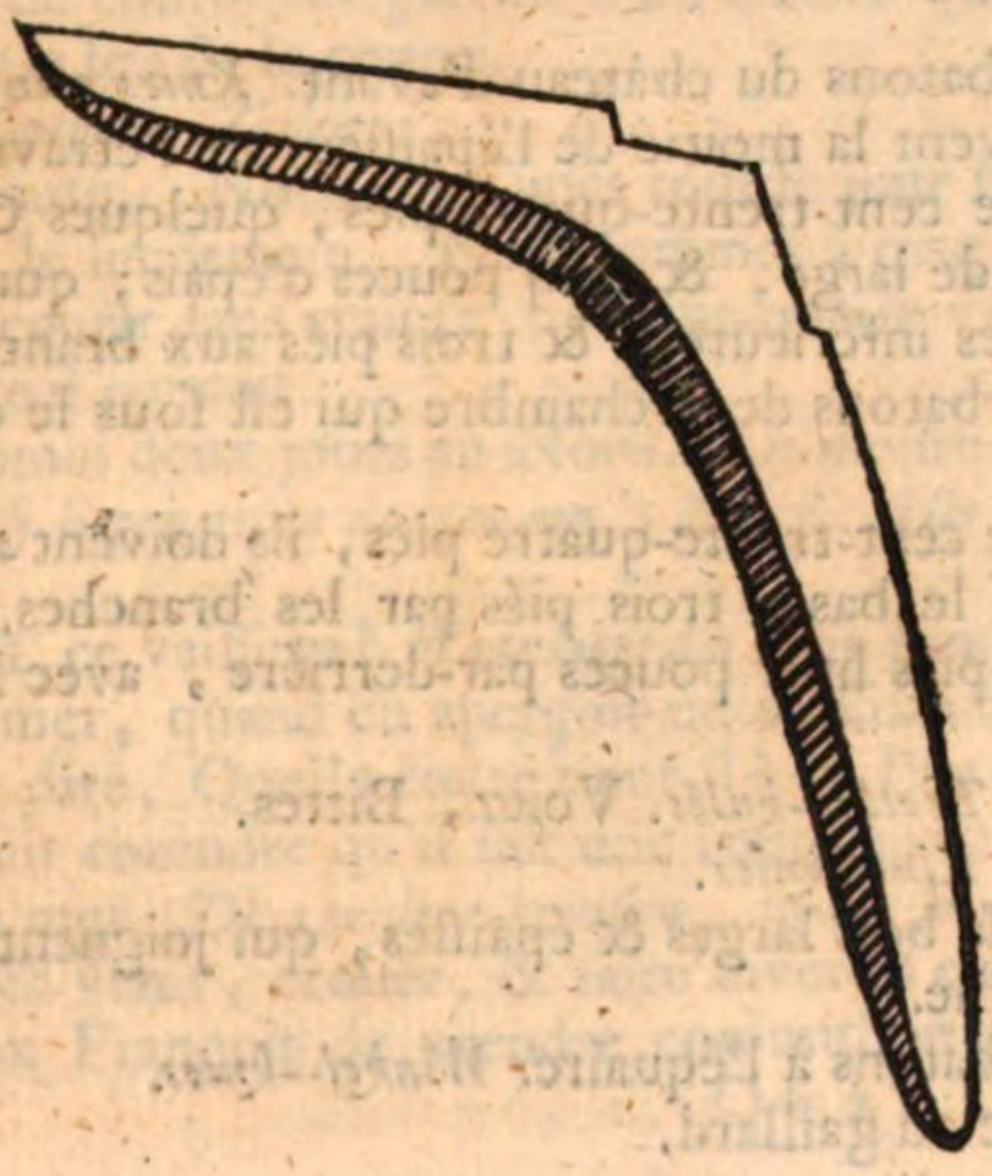
„Les

„Les Courbatons du haut pont doivent avoir le deux tiers de l'épaiſſeur de „l'étrave. Pour ce qui regarde les proportions particuliéres des courba- „tons d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre-piés de long, Voïez ſous le mot, „Barrots du pont d'enhaut.

COURBES d'arcaſſe. *Hek-knies, Knies aan het hek, Tuimelaars.*

Ce ſont des piéces de liaiſon aſſemblées dans chacun des angles de la poupe, d'un bout contre la liſſe de hourdi, & de l'autre contre les membres du vaiſſeau.

„Les Courbes d'arcaſſe d'un vaiſſeau de cent-trente quatre piés de long, „doivent avoir ſix piés de long dans l'arcaſſe, & neuf piés ſur le bordage, „avec un pié deux pouces de large, & un pié d'épais, & ſix pouces d'épais „par les bouts; mais les bouts doivent être un peu plus larges qu'épais.



COURBES de contre-arcaſſe, ou de contre-liſſes. *Worp-knies.*

Ce ſont des piéces de bois poſées en fond de cale, arc-boutées par en-haut contre l'arcaſſe, & atachées du bout d'embas ſur les membres du vaiſſeau.

COURBE de la clef des eſtains. *Knie aan het broek-ſtuk.*

COURBES, ou Courbatons de la chambre du Capitaine. *Knies in de kajuit.*

„Les Courbatons de la chambre du Capitaine doivent avoir la même épaiſ-
„ſeur que les allonges, ou que les trepots.
„Quelques Charpentiers leur donnent cinq piés de long par le bas entre
„les allonges, & à la branche ſupérieure douze piés & demi.

COURBES, ou Courbatons de la ſainte-barbe. *Knies in de konſtaapels-kaamer.*

„Les Courbatons de la ſainte-barbe doivent être de la même épaiſſeur, &
„avoir toutes les mêmes proportions que ceux du haut-pont. Il y a dans
„le derriére deux courbatons à l'équerre.

COURBES, ou Courbatons de la dunette. *Knies, of Knietjes in de hut.*

„Dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés, ils doivent avoir cinq pou-
„ces de large, & quatre pouces d'épais, deux piés trois pouces de long par
„la branche ſupérieure, & trois piés & demi en-bas.

COURBES ou Courbatons du château d'arriére. *Knies van de ſtuur-plegt.*

„Dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés, les courbatons du château
„d'arriére doivent avoir ſix pouces de large, cinq pouces d'épais, cinq piés
„ſix pouces de long par la branche inférieure, & trois piés par la branche
„ſupérieure.

COURBES, ou Courbatons du château d'avant. *Knies van de bak.*

„On leur donne ſouvent la moitié de l'épaiſſeur de l'étrave.
„Dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés, quelques Charpentiers leur
„donnent ſix pouces de large, & cinq pouces d'épais; quatre piés & demi
„de long aux branches inférieures, & trois piés aux branches ſupérieures.

COURBES, ou Courbatons de la chambre qui eſt ſous le château d'avant. *Knies in 't kot.*

„Dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés, ils doivent avoir quatre piés
„& demi de long par le bas, trois piés par les branches ſupérieures en-
„devant, & quatre piés huit pouces par-derriére, avec huit pouces d'é-
„paiſſeur.

COURBES de bittes. *Beeting-knies.* Voiez, Bittes.

COURBES d'écubier. *Kluis-knies.*

Ce ſont deux piéces de bois larges & épaiſſes, qui joignent l'étrave, l'une à droite, l'autre à gauche.

COURBES, ou Courbatons à l'équaire. *Winkel--knies.*

On en met à l'équaire au gaillard.

COURBES, ou Courbatons à fauſſe équaire. *Knies binnen de winkel.*
Celles du premier pont ſont à fauſſe équaire.

COURBES étendües, ou Courbatons étendus. *Knies buiten de winkel, die buiten de winkel loopen.*
Ce ſont ceux du ſecond pont. Les jottereaux ſont auſſi des courbatons étendus.

COURBURE. *Boog, Geboogenheid, Kromte.*
C'eſt l'inclination d'une ligne en arc. On apelle auſſi Courbure l'état & la qualité de la choſe courbée.

COURCIVES. *Waringen, Waaringen, Wanderingen, Gangen, Leg-waaringen.*
C'eſt un demi pont que l'on fait de l'avant à l'arriére, de chaque côté, à certains petits bâtimens qui ne ſont point pontez, ou qui ont des ponts élevez: ou-bien, les Courcives ſont des ſerre-goutiéres, ou piéces de bois qui font le tour du vaiſſeau en-dedans, & qui lui ſervent de liaiſon. Voiez, Couloir.

COURE'E, Couroi, Courret. *Pap.*
C'eſt une compoſition de ſuif d'huile, de ſoufre, de réſine ou brai, & de verre briſé, dont on frote le fond des vaiſſeaux qu'on met à l'eau, ou que l'on deſtine à faire un voiage de long cours, afin de conſerver le bordage, & le garantir des vers qui s'engendrent dans le bois, & le criblent. On dit, Donner la courée à un navire, lors-qu'on enduit ſon fond avec la courée.

„Le Couroi dont on frote aujourdhui le deſſous des vaiſſeaux, ſe fait de „ſuif, de réſine, de ſoufre, d'huile de baléne, & de verre pilé: on tient „que cela empêche que les vers ne s'y mettent. Quelquefois, lors-qu'on „ne veut pas faire un long voiage, on ne les frote que d'oint, ſur-tout „quand on ne fait pas route vers l'Oüeſt. Cette derniére maniére de les „ſuifver ne laiſſe pas de les garantir longtems des filandres, & des autres „ſaletés qui y naiſſent, ou qui s'y atachent.

DONNER le Couroi, ou la Courée. *Pappen.*
C'eſt froter de couroi les parties d'un navire qui entrent dans l'eau. On dit, Donner le feu & le couroi.

COURIR. *Loopen, Zeilen.*
C'eſt faire route. Nous courûmes tout le jour ſur les iſles, & ne les doublâmes que le lendemain. Nous ſommes à cinq cents lieües de terre, on peut laiſſer courir ſans crainte. Avant-que le vaiſſeau pût gagner la terre vers laquelle il couroit.

NOUS courûmes deux jours au Nord. Le navire changea de bord & courut au large. *Wy liepen twee daagen om 't Noord. Het ſchip wende, en liep t' zeewaarts.*

OU COURT ce vaiſſeau? *Waar loopt dat ſchip heen? Waar beſteevent dat ſchip?*
On dit ſur mer, quand on aperçoit un vaiſſeau de loin, Où court ce vaiſſeau? pour dire, Quelle route tient-il? Si l'on répond, Il court à l'autre bord, on fait entendre qu'il fait une route contraire à celle qu'on tient.

COURIR la mer. *De zee door-kruiſſen, In zee ſwerven om te kaapen.*
C'eſt aller & venir, croiſer, & faire diverſes courſes pour butiner. Il eſt défendu aux François de prendre commiſſion d'aucuns Souverains étran-

gers, pour armer des vaiſſeaux en guerre, & courir la mer ſous leur banniére, à peine d'être traitez comme Pirates.

COURIR une bordée. *Een gang gaan.*

C'eſt conduire le vaiſſeau à ſtribord, ou à babord, juſqu'à un revirement. Nous courûmes deux bordées Nord & Sud. Nous fûmes deux jours à louvier, & courûmes différentes bordées, ſelon que le vent ſautoit d'un rumb à l'autre, tâchant de nous maintenir, & de ne guéres dériver. Quand le vent me devint contraire, j'allai toujours courant mes bordées avec la grande voile, & n'en fis déploïer que cinq à ſix braſſes. Nous découvrîmes ces iſles, ſur leſquelles nous courûmes juſques au ſoir.

COURIR au large. Voiez, Large.

COURIR Nord, Courir Sud. *Noord of Suid over zeilen.*

C'eſt-à-dire, Aller au Nord, Cingler par le rumb de vent qu'on nomme, Courir par un tel air de vent.

CE VAISSEAU court comme nous. *Dat ſchip loopt nevens ons.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui fait la même route que le vaiſſeau ſur lequel on eſt embarqué.

COURIR en longitude. *In de lengte zeilen.*

C'eſt quand on cingle de l'Eſt à l'Oüeſt, ou de l'Oüeſt à l'Eſt.

COURIR en latitude. *In de breedte loopen.*

C'eſt lors-qu'on cingle du Nord au Sud, ou du Sud au Nord.

COURIR terre à terre. *Langs de wal, of de kuſt, heen zeilen.*

C'eſt naviger le long de la côte, ranger la côte.

COURIR toujours ſur un même air de vent, ſans ſerrer aucune voile, nonobſtant l'orage, *Voor-of-door-laaten-ſtaan, Gaande houden, Geen zeil minderen; Niet wenden, maar met een ſelfde ſtreek het ſchip doen zeilen.*

COURIR. *Sig ſtrecken.*

Ce mot ſignifie auſſi regner & s'étendre ſelon de certains rumbs de vent, quand il faut marquer & diſtinguer les giſemens par raport à la mer. Il y a une chaîne de rochers dans ce parage, qui court Eſt & Oüeſt, c'eſt-à-dire, que ce banc s'étend en longueur de l'Eſt à l'Oüeſt.

LA COTE Court. *De kuſt ſtrekt ſig Noord-noord-weſt en Suid-ſuid-weſt.*

C'eſt à-dire que la côte regarde & eſt opoſée. Du cap de Matapan à Bytoulo la côte court cinq lieües Nord-nord-oüeſt; c'eſt-à-dire que la côte s'avance & regne vers le Nord-nord-oüeſt. On s'exprime encore ainſi: De Matapan à Bytoulo la côte eſt Nord-nord-oüeſt & Sud-ſud-eſt, à la diſtance de cinq lieües. On peut dire encore, Matapan & Bytoulo giſent entre eux Nord-nord-oüeſt & Sud-ſud-eſt, à la diſtance de cinq lieües.

COURIR le bon bord. *Zee-rooven, Kaapen.*

C'eſt une façon de parler de Corſaires, pour dire, qu'il ne faut inſulter que les vaiſſeaux marchands, dont la priſe les peut enrichir.

FAIS COURIR. *Hou vol, Man te roer.*

C'eſt un ordre qu'on donne au Timonier afin-qu'il faſſe porter plein les voiles, ou qu'il n'aille pas au plus près du vent.

COURIR ſur ſon ancre. *Voor 't anker opkoomen, Op het anker aankoomen.*

Un vaiſſeau court ſur ſon ancre, lors-qu'il eſt porté par le vent, ou par le courant de la mer, du côté où ſon ancre eſt moüillée.

COURU, Avoir couru. *Gezeilt, of gevaaren hebben.*

COURONNE Navale, ou Roſtrale. *Steeven-kroon*, *Scheeps-kroon*, *Zee-kroon.*

C'étoit chez les Romains un cercle d'or relevé de proües & de poupes de navires, qu'on donnoit à un Capitaine, ou Soldat, qui, le premier, avoit acroché un vaiſſeau ennemi, ou ſauté à ſon bord.

COURONNEMENT. *Spiegel-boog*, *Het bovenſte hakkebordt van 't agter-ſchip*, *Doorlugtig hakkebordt*, *Het vierde en hoogſte hakkebordt.*

C'eſt la partie du haut de la poupe, qui eſt un ornement de menuiſerie & de ſculpture, pour l'embelliſſement de l'arriére.

„Le Courronnement eſt comme une couronne poſée ſur tout le reſte de „l'ouvrage du derriére de la poupe. Ordinairement il eſt orné de Tritons „en ſculpture, de Satires, ou de Lions rampans qui ſoutiennent les armes „du navire, ou de l'Etat, ou celles du propriétaire. Le tout eſt ouvragé „à jour, afin d'être moins expoſé à la force du vent, L'ouvrage doit faire „ſaillie à chaque côté, & y être ſuporté par les Termes, enſorte qu'il en „couvre toute la tête. On a coutume d'y emploïer du bois de ſapin rou-„ge, de poutres de Stolpe ſciées; & quelquefois on ſe ſert de vieux mâts „& de vieilles vergues, qu'on aſſemble bien avec des chevilles. Les An-„glois font tomber en-dehors le couronnement, & tout l'ouvrage de l'ar-„riére; mais les Hollandois le tiennent plus droit.

„Le Couronnement d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long de l'étra-„ve à l'étambord, doit avoir trois piés ſix pouces de large, & cinq pouces „d'épais. Au-deſſus de ce couronnement, qui ſert à s'apuïer, il y a enco-„re une piéce de ſculpture en arc, avec un daufin, ou quelque autre orne-„ment. Voiez, Arcaſſe.

COURRE la bouline. Faire Courre la bouline. *Tuſſchen de daggen door-loopen. Tuſſchen de daggen door laaten loopen.*

C'eſt lors-qu'on paſſe d'un bout du pont à l'autre, ou qu'on y fait paſſer quelqu'un, devant l'équipage rangé des deux côtés, qui frape avec des bouts de corde celui qui paſſe. La ſentinelle de la dunette, qui aura manqué d'avertir l'Oficier, lors-que quelque chaloupe ou bateau aura abordé, ou débordé du vaiſſeau, courra une fois la bouline, paſſant d'un bout du pont à l'autre, devant l'équipage rangé des deux côtés, qui le frapera de cordes. Voiez, Bouline.

COURROI, Couroi. Voiez, Courée.

COURROIR, Courrier. *Gang.*

C'eſt une allée, ou petit paſſage étroit, pour aller dans les chambres. Le Courroir de la ſoute aux poudres. Un Courrier de communication de deux piés & demi de large.

COURS, Courſe, Chemin, Sillage, Route. *Koers*, *Kours*, *Streek*, *Loop.*

C'eſt le mouvement du vaiſſeau, & le ſillage & la route qu'il fait par ce mouvement. Par tout ce parage, votre cours doit être Nord-eſt, afin de vous parer des bancs. Durant huit jours le cours de nos vaiſſeaux fut Nord. Notre frégate fit le même cours que la leur, la même navigation, la même route; gouverna de même; fut toujours ſur ſon eau, ſur ſon ſillage.

PRENDRE ſon cours vers quelque endroit. *Ergens op aanhouden*, *Ergens na toe vaaren.*

PRENDRE ſon Cours vers l'Angleterre. *Den koers naar Engelandt ſtellen, Zeil op Engelandt maaken, Naar Engelandt toe zeilen.*

VOIAGES de long Cours. *Verre Reiſen.*

On entend principalement les voiages où il faut paſſer la Ligne équinoxiale.

COURS, Courſe, Faire le Cours. *Kaapen, Vrij-buiten, Te kaap vaaren.*

C'eſt être en mer avec des vaiſſeaux armez en guerre, pour combattre les Corſaires, ou les ennemis, & enlever les vaiſſeaux marchands. Les Dunquerquois & les Maloüins ſont très-experts, ou s'entendent bien à faire le cours; ils ont toujours beaucoup de vaiſſeaux en cours.

E'QUIPER des vaiſſeaux pour la courſe, les armer en courſe. *Schepen ten prijs ſetten, ten kaap uitruſten, op vrijbuit reeden.*

ALLER en Courſe, ou en Cours, *Op vrijen buit uitgaan, of uitvaaren.*

„Il n'eſt permis à aucuns vaiſſeaux d'aller faire la guerre, ou d'aller en „courſe, ſans une Commiſſion particuliére de l'Amiral Général, & ſans „qu'on ait prêté le ſerment devant un des Colléges de l'Amirauté, donné „caution, & pris ſon atache du Lieutenant Amiral du Quartier d'où l'on „fait voiles.

COURS. Le Cours de l'eau. *De Waater-loop.*

COURSIER. *Een Gang tot een ſtuk geſchuts.*

Ce terme, qui ordinairement eſt de galére, ſe dit auſſi de certaines chaloupes, où l'on pratique un lieu à l'avant & au milieu, pour y mettre une piéce de canon en batterie.

COURTIER. *Een Maakelaar.*

C'eſt celui qui s'entremet pour faire faire des ventes & des prêts d'argent; ce qui a été établi en titre d'ofice en pluſieurs endroits. Il y a des Courtiers ou Agens de change, des Courtiers de marine, & divers autres, chaque corps de Marchands aïant les ſiens.

COURVETTE. *Een ſoort van een dubbelde ſloep.*

C'eſt une eſpéce de barque longue, qui n'a qu'un mât & un petit trinquet, & qui va à voiles & à rames. Les Courvettes ſont fréquentes à Calais, & à Dunquerque. D'ordinaire on en tient à la ſuite d'une armée navale, pour aller à la découverte, & pour porter des nouvelles. L'Ordonnance dit indifféremment, Les Capitaines de barques longues ou courvettes.

COUSSIN de canon, Chevet de canon. *Wigge, Groote kuſſen.*

C'eſt un gros billot de bois, poſé dans le derriére de l'afût, & qui en ſoutient la culaſſe.

COUSSIN ſous le beaupré. *Twil.* Voiez, Clamp.

COUSSINS d'amures. *Matten.*

C'eſt un tiſſu de bittord, qu'on met ſur le platbord du vaiſſeau, à l'endroit où porte la ralingue de la voile, afin d'empêcher qu'elle ne ſe coupe.

COUSSINS. *Matten, Kraag, Touwetjes of preſening om de voorſteven, om de top van de grooten maſt, mars, en randen; ook om de ſtag, en elders.*

C'eſt un ſemblable tiſſu qu'on met ſur les cercles des hunes, autour du ton du grand mât, ſur le mât de beaupré, & ailleurs: on l'emploie au même uſage.

COUTEAU. *Een Werk-mes.*

C'eſ

C'eſt un Couteau que les Charpentiers ont preſque toujours avec eux, & dont ils ſe ſervent, au-lieu de compas, pour tracer des lignes fort fines.

COUTELAS. Voiez, Bonnette en étui.

COUTURE. *Naad, Voege.*

C'eſt une diſtance qui ſe trouve entre deux bordages, & dans laquelle on a calfaté.

COUTURE ouverte. *Een open naad.*

C'eſt lors-que l'étoupe, que le Calfat avoit miſe entre deux bordages, en eſt ſortie.

COUTURE de cüeille de voiles. *Pape-naad.*

C'eſt une couture plate, qui doit être bien faite.

COUVERTE. *Dek.*

C'eſt le mot des Levantins, pour dire, Pont ou Tillac. Ce bâtiment porte couverte, pour dire, qu'il eſt ponté, qu'il a un pont. On ne ſe ſert plus guéres du terme Ponté.

COUVERTURES de fanaux. *Lantaarn-kleeden.*

Ce ſont des baquets, ou autres choſes, qu'on met deſſus, lors-qu'on les ſerre, pour les couvrir, & les empêcher de ſe gâter.

C R.

CRAIE. *Kraay.*

C'eſt une ſorte de vaiſſeau Suédois & Danois, qui porte trois mâts, & qui n'a point de hune, ni de mât de hune.

CRAMPE. *Kram.*

C'eſt un crampon de fer dont la tête eſt arrondie. On dit auſſi Crampon. Pour carguer la voile, il y a huit poulies frapées à la vergue, avec des crampons, ſavoir quatre en-haut, au-deſſus du racage, & deux à chaque côté.

CRAN. Mettre un vaiſſeau en cran. Voiez, Carène.

CRAQUER. *Kraaken.*

C'eſt quand le vaiſſeau ébranlé par les éforts de la tempête, fait un grand bruit, & ſemble ſe ſéparer. Tout le vaiſſeau craquoit en ſes membres, & trembloit.

CRAVANS *Schelpen.*

C'eſt une ſorte de petit coquillage deſagréable & vilain, que le tems forme ſous les vaiſſeaux qui ont été longtems ſur mer.

CRAYE, Craie blanche. *Krijt.*

C'eſt une ſorte de terre aſſez dure, dont les Charpentiers ſe ſervent pour tracer, & marquer au juſte ce qu'il faut retrancher des piéces de bois qu'ils équarriſſent.

CRAYE rouge. *Roode aarde.*

CRE'PUSCULE du matin. *Morgen-ſcheemering.*

C'eſt le tems où l'on commence à voir un peu clair au matin.

CRE'PUSCULE du ſoir. *Avond:-ſcheemering.*

C'eſt

C'eſt le tems qui s'écoule depuis que le Soleil ſe couche ſous l'horiſon, juſqu'à-ce que la nuit ſoit venüe.

CREVER. Le canon a crevé. *Het geſchut is geſprongen.*

CREUX d'un vaiſſeau, Pontal. *Het Hol, Holte.*

C'eſt la hauteur qu'il y a depuis le deſſous du premier pont juſques ſur la quille, ou la diſtance qui eſt entre les baux & les varangues.

„Le creux du vaiſſeau ſe meſure du deſſus du fond de cale, juſques au premier pont par ſon deſſous & à ſon côté, ſous les goutiéres, qui eſt l'endroit le plus bas, ſans y comprendre la rondeur des baux & du tillac: „bien-entendu auſſi que c'eſt à l'embelle qu'on meſure, ou à un tiers de „la longueur du vaiſſeau, à prendre du devant, qui eſt l'endroit le plus „bas de tout le bâtiment.

„Pour donner à un vaiſſeau ſon creux par proportion à ſa longueur, il faut „qu'il ait par chaque dix piés de long de l'étrave à l'étambord, un pié de „creux. Par éxemple, cent piés de long donneront dix piés de creux ſous „l'embelle. Néammoins il y a quelquefois des vaiſſeaux qui ont cent „quatre piés de long, ou qui ſont de deux piés plus courts que les cent „piés, & qui ont pourtant dix piés de creux; & tout-de-même au-deſſus à „proportion, mais cela eſt rare.

„Ainſi un vaiſſeau de cent trente quatre piés de long, doit avoir treize piés „de creux.

„D'autres Charpentiers eſtiment qu'un vaiſſeau doit avoir de creux un quart „moins qu'il n'a de largeur.

„D'autres diſent qu'on ne doit jamais donner au pontal d'un vaiſſeau plus „que la moitié de ſa largeur; ni lui en donner moins que les deux cinquiémes parties, parce-que s'il en avoit moins il ne pourroit porter de canon, „& s'il en avoit plus il ne porteroit pas bien ſes voiles.

CREUX d'une voile. *Buik.*

C'eſt ſon ſein, où elle reçoit & enferme le vent.

CRIBLE'. Vaiſſeau criblé ou percé par les vers. *Een ſchip van de wormen geſchonden en gegeeten.*

C'eſt un vaiſſeau criblé par ſes fonds, c'eſt-à-dire, qu'il a ſon fond, ou ſes œuvres vives percées par des trous de vers.

UN VAISSEAU Criblé ou percé de coups de canon. *Een doorgeſchooten ſchip, doorgeboort met koogels, en doornaagelt.*

VOILES Criblées. *Zeilen doorgeſchooten, en aan flenteren.*

Ce ſont des voiles par où il a paſſé pluſieurs boulets, qui les ont percées & déchirées.

CRIC. *Dommekragt.*

C'eſt un inſtrument de grande utilité pour lever toutes ſortes de fardeaux. Il eſt compoſé d'une roüe dentée, qui ſe meut avec une manivelle, & qui fait élever une groſſe barre de fer auſſi dentée, lors-que les dents de la roüe entrent dans celles de la barre. La boîte où le tout eſt enfermé, eſt auſſi de fer. On s'en ſert utilement dans les vaiſſeaux.

„C'eſt avec le cric qu'on ſerre le franc-bordage, & qu'on le fait aprocher „des côtes lors-qu'on borde un vaiſſeau, & que les bordages aïant été „chaufez ont un courbe qui, ſans le ſecours de cet inſtrument, ne ſeroit „pas facilement réduit. Dans un atelier bien fourni il doit y avoir vingt à „vingt-cinq crics.

La

La Roüe du Cric ſe nomme en Flamand, *Rad*, où *Rad-werk*; les Barres de fer, *Staven*; & les Dents, *Kammen*.

CRIQUE. *Kreek.*

C'eſt une eſpéce de petit port, fait ſans aucun art, le long des côtes, où de petits bâtimens trouvent retraite pendant la tempête.

CROC. *Haak.*

C'eſt un inſtrument de fer aïant des pointes recourbées, avec lequel on tire, ou pêche, ou arrête quelque choſe.

CROC de pompe. *Pomp-haak.*

C'eſt un crochet de fer, qui eſt au bout d'une longue vergue. On s'en ſert à retirer l'appareil de la pompe, quand on y veut racommoder quelque choſe.

CROC de candelette. *Paartuur-lijns-haak.*

C'eſt un grand croc de fer, avec lequel on prend l'ancre qui eſt hors de l'eau, pour la remettre à ſa place.

CROCS de palans. *Taakel-haaken*, *Bier-haaken.*

Ce ſont deux crocs de fer qui ſont mis à chaque bout d'une corde fort courte, que l'on met au bout du palan, quand on a quelque choſe à embarquer.

CROCS de palans de canon, Crocs à breſſins. *Taalie-haaken tot 't geſchut.*

Ce ſont auſſi des crocs de fer mis à chaque bout de ces palans. Leur uſage eſt de croquer à l'erſe de l'afût, ou à un autre croc qui eſt à chaque côté du ſabord.

CROCS de palanquins. *Taalie-haaken.*

Ce ſont de petits crocs de fer qui ſervent à la manœuvre dont ils portent le nom.

CROC, Perche de Batelier. *Boom, Haak, Haak-ſteel, Boots-haak.*
Cette perche a neuf ou dix piés de longueur, & au bout qui touche juſqu'au fond de l'eau une pointe de fer, avec un crochet. Les Bateliers tirent, pouſſent, arrêtent leurs bateaux avec des crocs.

POUSSER avec le Croc. *Boomen.*

CROCHETS d'armes. *Rakken, Haaken om 't geweer op te hangen.*
Ce ſont des crochets de fer, qui ſervent comme de râtelier à tenir les armes dans les chambres des vaiſſeaux, ou dans les corps-de-garde.

CROCHETS de retraite. *Inwijkende haaken.*
On apelle ainſi, dans l'afût d'un canon, des fers crochus qui ſervent à traîner la piéce. L'uſage des crochets les plus élevez eſt de la faire avancer, & on la fait reculer par le moien de ceux qui ſont les plus abaiſſez.

CROCHET ou Sergent. Outil de Menuiſier. Voiez, Sergent.

CROCHET d'établie. *Klem-haak.*
C'eſt une eſpéce de crochet de fer à dents, qui eſt enfoncé dans l'établie, pour arrêter le bois, que le valet ou varlet tient auſſi.

CROISADE. *Suider-kruis.*
C'eſt une conſtellation qui eſt vers le pole Antarctique. Elle eſt compoſée de quatre étoiles diſpoſées en croix, & on s'en ſert au-delà de la Ligne pour diſcerner le Pôle, comme on fait dans l'hémiſphére Septentrional pour obſerver la conſtellation de la petite Ourſe.

CROISE'E de l'ancre. *'t Kruis van 't anker.*
C'eſt la partie de l'ancre qui en fait la croix : les deux pattes ſont ſoudées deſſus, & la croiſée eſt ſoudée au bout de la verge. Voiez, Ancre.

CROISE'E du Sud. Voiez, Croiſade.

CROISER. *Kruiſſen, Heen en weer vaaren.*
C'eſt faire des traverſes & des courſes dans un certain eſpace de mer, pour empêcher les Corſaires de piller les bâtimens marchands. Notre eſcadre a ordre de croiſer vers le cap de St. Vincent. On détache auſſi des navires de guerre des armées navales, pour aller croiſer ſur les ennemis.

ON envoia ſix navires de guerre pour croiſer ſur une flote qu'on atendoit, & la conduire. *Daar wierden ſes oorlog-ſchepen afgeſonden, om een vloot, die verwagt wierdt, waar te neemen, en af te haalen.*

CROISER la lame. *Dwars-zees zeilen.* Voiez, Debout à la lame.

CROISER la mer. *De zee bekruiſſen.*

CROISIE'RES. *Zee-ſtreeken daar men gaat om te kruiſſen.*
Ce ſont des parages, ou étendües de mer, où les vaiſſeaux vont croiſer & faire des courſes. Nos détachemens ont quité leurs croiſiéres, & ſe ſont rendus ſous le pavillon de l'Amiral.

BONNE Croiſiére. *Een bequaame zee-ſtreek om te kruiſſen.*

C'eſt un endroit favorable, où les vaiſſeaux de guerre peuvent atendre les vaiſſeaux marchands. La vüe de l'Iſle-dieu eſt une bonne croiſiére pour atendre les vaiſſeaux qui veulent entrer dans les ports du païs d'Aunix, de Poitou, & de Saintonge.

VAISSEAUX en Croiſiére, ou Croiſeurs. *Kruiſſers.*

C'eſt-à-dire, Des vaiſſeaux qui ſont dans le parage qu'on a ordre, ou qu'on s'eſt propoſé de tenir.

CROISSANT. Armée navale rangée en croiſſant. *Een Oorlogs-vloot half-maans wijſe zeilende.*

CROITRE. L'eau croît. *Het waater loopt op, waſt.*

C'eſt-à-dire qu'il y a flux, ou que la marée monte.

CROIX du Sud. Voiez, Croiſade.

CROIX Géométrique, Arbalêtrille, Bâton de Jacob. *Graadt-boog.*

C'eſt un inſtrument compoſé d'un long-bâton, & d'un autre plus court, mis en croix, dont les Pilotes ſe ſervent pour meſurer les hauteurs. C'eſt ce qu'ils appellent autrement Arbalêtrille, Bâton de Jacob, Radiométre, Arbalête &c. D'abord il n'a été compoſé que d'une fléche & d'une croix; enſuite on y a mis trois croix, qui ont été apellées Marteaux ou Curſeurs, & enfin on y a ajoûté au bout un petit marteau, qu'on peut dire n'être pas mobile, parce-qu'encore qu'il s'ôte, on ne le fait point courir ſur la fléche, & il demeure toujours ſur le bout. Voiez, Arbalête.

CROIX. Une croix ſur les cables. *Kruis op 't touw, 't Touw onklaar.*

C'eſt-à-dire que les cables qui ſont moüillez, ſont paſſez l'un ſur l'autre.

CRONE. *Een Kraan in een kraan-huis.*

C'eſt une tour ronde & baſſe ſur le bord de la mer, avec un chapiteau qui tourne ſur un pivot: il eſt fait comme celui d'un moulin à vent, & a un bec qui ſert à charger & à décharger les marchandiſes des vaiſſeaux. Cela ſe fait par l'aide d'une roüe à tambour, qui eſt en-dedans, & avec des cordages. Voiez, Grüe.

CROQUER ou Acrocher. *Aanhechten, Aanhaaken, Touwen en haaken aanſlaan.*

CROQUER le croc de palan. *Aan de taakels ſlaan. De haak aan de ankerring aanhechten, Punteren.*

C'eſt-à-dire, le paſſer dans l'argameau de l'ancre, afin de le remettre au boſſoir.

CROULER ou Rouler un batteau. *Hobbelen.* Voiez, Roller.

CROULER un bâtiment pour le faire lancer à l'eau. *Een Schip wiegen, als het hapert in 't afgaan.*

CROUPIAT. *Springk, Sprenckel, Spring.*

C'eſt un nœud qu'on fait ſur le cable, & l'emboſſure eſt proprement quand on frape, ou l'action de fraper le croupiat ſur le cable. Cependant on ſe ſert indifféremment de croupiat & d'emboſſure pour le nœud même; & l'on ſe ſert plus ſouvent d'emboſſure, parce-que le terme ſent plus ſon François. Voiez, Emboſſure.

PRENDRE un croupiat ſur le cable. *Een ſpringk op den kaabel maaken, of brengen.*

CROUPIE'RE, Croupias. *Meer-touw agter-uit, Agter-dwaars-touw.*

C'eſt une corde qui tient un vaiſſeau arrêté par ſon arriére.

MOUILLER en Croupiére, ou de Croupiére, ou en Croupe. *Voor en agter vertuijen.*

C'eſt moüiller à poupe, afin de maintenir les ancres de l'avant, & empêcher le vaiſſeau de ſe tourmenter, ou faire enſorte qu'il préſente toujours le même côté. Pour moüiller de croupiére, le cable paſſe le long des ceintes, & de-là il va à des anneaux de fer qui ſont vers la ſainte-barbe. Quelquefois on le fait paſſer par les ſabords de la ſainte-barbe. Quand le Comte d'Eſtrées entra dans le port de Tabago, en 1677. il trouva que les vaiſſeaux Hollandois étoient moüillez en croupiére à l'entrée du port, pour mieux prêter le flanc aux vaiſſeaux François. Quelques-uns diſent, Croupiader, & Se Croupiader. Ce navire moüilla & ſe croupiada à une portée de canon de nos vaiſſeaux, ſi-bien que nous n'eûmes point envie de déchoüer.

NOUS étions croupiadez. *Wy laagen vertuijt.*

C U.

CUBE. *Cubijck. Een vaſtigheidt begreepen onder ſes gelijke vlaktens.*

C'eſt un corps ſolide, régulier, que l'on apelle autrement Hexaedre, parce-qu'il eſt compoſé de ſix faces quarrées, qu'il a égales, ainſi que ſes angles. Le nombre cube eſt celui qui eſt multiplié deux fois, l'un par ſa racine, & l'autre par ſon produit. On ſe ſert quelquefois de cubes pour meſurer les bois & bordages, parce-que le cube eſt un corps dont la longueur, la largeur, la profondeur ou l'épaiſſeur ſont égales.

CUBIQUE, Pié Cubique, Toiſe Cubique. *Kier-hoekig, Een vierkantig voet, Cubijk.*

C'eſt un corps qui a la figure d'un cube. Pié Cubique, Toiſe Cubique. Quand on multiplie le quarré par ſa racine quarrée, qu'on apelle Premier Nombre, le produit s'apelle Nombre Cubique, ou Cube du premier Nombre, lequel eſt nommé Racine Cubique du produit.

CUEILLE. *Een zeils kleedt.*

C'eſt un des lez, ou des bandes de toile, qui compoſent une voile. Cette voile a quinze cüeilles & le pacſi eſt de vingt & une.

CUEILLETTE, à Cüeillette, Chargé à Cüeillette. *Stuk-goederen. Met Stuk-goederen gelaaden.*

C'eſt un amas de diverſes marchandiſes que le Maître d'un vaiſſeau reçoit de pluſieurs Particuliers, pour en faire le chargement. Voiez, Chargé.

VAISSEAUX chargez à Cüeillette. *Schepen met ſtuk-goederen, en door particuliere Koopluiden bevragt.*

CUILLIERE de pompe. *Een Schulper, Een groote Pomp-boor.*

C'eſt un inſtrument de fer acéré & coupant, dont on ſe ſert pour creuſer les pompes : ſa queüe, qui ſe nomme *'t Las*, eſt de fer, & c'eſt le plus grand des deux outils qu'on emploie à cet ouvrage ; le plus petit, qu'on fait ſervir le premier, s'apelle, *Boor, Pomp-boor, Klein ſchulper.*

CUILLIERES pour le canon. *Leepels tot 't geſchut.*

Ce ſont des feüilles de cuivre arondies & ouvertes au tiers. Elles ſont de différentes groſſeurs, & ſervent à retirer la gargouſſe de dedans un canon.

CUILLIERE à canon. *Een yſere leepel om de ſwavel in 't geſchut in te ſmelten.*

C'eſt une cuilliére de fer, qui ſert à fondre le ſoufre, & à le jetter dans le canon.

CUILLIE'RE à brai. *Pek-leepel.*

Elle eſt de fer, & fort grande, & on s'en ſert à prendre le brai chaud dans le pot.

CUIRS verds. *Vellen, Varſche beeſt-vellen. Vuur-kleeden, Huiden.*

Ce ſont certains cuirs qui ne ſont point apprêtez, & qui ſe mettent ſur les écoutilles de la ſainte-barbe, de crainte du feu: on en couvre auſſi les hunes.

CUISINE d'un vaiſſeau. *Kombuis.*

„Dans les navires de guerre, la Cuiſine eſt ordinairement au fond de cale, „par le travers du vaiſſeau, & dans les vaiſſeaux marchands on la place „ſous le premier pont, vers l'arriére; & quelquefois elle ſe trouve en „partie dans un revers qui eſt au-deſſus des feſſes de certains bâtimens. „Quelquefois auſſi elle eſt au milieu du vaiſſeau, & le foïer en eſt vers „l'arriére. On la place encore dans le château d'avant, à l'un des côtés, ou au milieu contre le fronteau. Et comme chacun de ces endroits „aporte quelque commodité particuliére, & qu'il eſt auſſi acompagné de „quelque incommodité, on ne ſauroit déterminer lequel eſt le plus propre pour la cuiſine; deſorte que chacun peut ſe ſatisfaire là-deſſus, & la „placer ſelon ſes vües particuliéres.

„Il eſt bon que la plus grande partie de la cuiſine ſoit garnie de cuivre, „dont les piéces ſoient bien jointes. Quelquefois même on l'en garnit toute entiére. La cheminée doit être de maçonnerie.

„Dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à l'étambord, la cuiſine doit avoir ſix piés de long, & cinq piés de large, & être „à huit pouces du devant du grand mât, & par le bas à ſix piés du bord du „vaiſſeau. Les planches doivent être d'un pouce & demi d'épais.

„La cheminée doit avoir cinq piés de large, douze pouces de large par le „haut du tuïau, ſeize pouces par le bas, & quinze pouces de hauteur d'ouverture en côté, les trois autres côtés & le deſſus, qui eſt en chamfrein, „étant garnis & couverts de planches.

CUL de lampe. *Een vierkante of ſeskante Appel, of Spits.*

Ce ſont certains ornemens de menuiſerie & de ſculpture, qui ont la figure de l'extrémité d'une lampe, & qu'on met ſouvent aux galeries des vaiſſeaux, ou ailleurs, pour terminer l'ouvrage.

CUL d'un vaiſſeau, Son Arriére. *Het gat van 't ſchip.* Voiez, Arriére.

CUL en vent. Mettre Cul en vent. *Lenſen, Ter lens vaaren, of gaan, of loopen, Voor windt laaten drijven met geen of weinig zeil.*

C'eſt mettre vent en poupe, ſoit ſans voiles, ou autrement, lors-qu'un gros tems force de le faire.

CUL de port, ou de porc. *Knoop, Waater-knoop, Schildt-knoop.*

Ce ſont de certains nœuds qu'on fait à des bouts de cordes. Il y en a de doubles & de ſimples.

FAIRE des Culs de porc. *Knoopen, Stroppen tot het loopend wandt ſplitſen.*

CUL-de-ſac. *Cul-de-ſak.*

C'eſt le nom que les habitans de l'Amérique donnent à un havre brute. On nomme le principal & meilleur port de la Martinique, Le Cul-de-ſac Roïal: il eſt défendu par un bon fort.

CULASSE. *Broek, of Kaamer van een ſtuk geſchuts.*

C'eſt la partie du canon qui eſt la plus renforcée & la plus baſſe. Elle eſt compriſe entre les tourillons & les extrémités de la piéce. Les autres armes-à-feu ont auſſi une culaſſe, & c'eſt par là qu'on démonte les canons des mouſquets.

CULATTE. *Broek.*

C'eſt la partie qui eſt au-delà de la lumiére, de l'ame, ou du noïau du canon. Elle aboutit à un gros bouton rond de métal.

CULE'E. Donner des Culées. *Stooten, Stampen.*

Cela ſe dit lors-qu'un vaiſſeau aïant touché ſur la terre, ſur la roche, ou ſur le ſable, il donne des coups de ſa quille contre le fond.

CULER. *Agter-uit, of op ſijn gat deiſen, Agter-uit zeilen of drijven, Over het ſtuur drijven, Agter-ſchieten.*

C'eſt aller en arriére.

CULE. *Agter-uit.*

C'eſt un terme de commandement, pour dire, Recule.

CURETTE. *Pomp-ſchraaper.*

C'eſt un petit fer plat & court, qui eſt emmanché de dix à douze piés de long, & dont on ſe ſert pour nétoïer la pompe d'un vaiſſeau.

CURSEURS. *De Kruiſſen van een graadt-boog.*

Ce ſont les bois qui traverſent la fléche de l'arbalête, qui ſe nomment auſſi Marteaux. Voiez, Marteau.

CUSEROFNE. *Kuſerofne.*

C'eſt un petit bâtiment du Japon, dont on ſe ſert pour la pêche de la baléne. Il n'eſt point ponté: il eſt long, & aigu par le bas: on y met beaucoup d'hommes pour ramer.

C Y.

CYCLE Solaire. *Zonnen-cirkel.*

C'eſt la révolution de dix-huit ans, après laquelle toutes les lettres qui marquent le Dimanche & les autres Féries, reviennent dans le même ordre où elles étoient. Il eſt ainſi apellé, non-pas à-cauſe du cours du Soleil, qui ne contribüe rien à cette ſupputation; mais parce-que le Dimanche eſt apellé, par les Aſtronomes, le jour du Soleil, & que la Lettre Dominicale eſt celle qu'on cherche principalement en cette révolution.

CYCLE Lunaire, ou Nombre d'or. *Gulden getal, Maan-cirkel.*

C'eſt une période de la révolution de dix-neuf années, qui fut inventée par Méthon Athénien, aiant obſervé qu'au bout de ce tems la Lune recommençoit à faire les mêmes lunations.

D A.

DAGUE de Prévôt. *Dag, Dagge.*

C'eſt un bout de corde dont le Prévôt donne des coups aux matelots, qui ſe ſont mal comportez.

DAILLOTS, Andaillots. *Leewertjes.*

Ce ſont des anneaux avec leſquels on amarre la voile qu'on met dans le beau tems ſur les étais. Ces anneaux font le même éfet ſur l'étai, que font les garcettes ſur la vergue.

DALE de pompe. *De daal van de pomp.*

C'eſt un petit canal qu'on met ſur le pont, pour recevoir l'eau. La dale vient juſqu'à la manche, ou juſqu'à la lumiére, quand il n'y a point de manche.

„La Dale de la pompe ſe met ordinairement à ſix pouces du mât, par-der-
„riére.

DALE. *Een Backje.*

C'eſt une petite auge dans un brulot, qui ſert à conduire la poudre juſques aux choſes combuſtibles.

DALOTS. *Gooten, Aeren.*

Ce ſont des tuïaux dans un brulot qui répondent d'un bout aux dales, où il y a des trainées de poudre couvertes de toile goldronnée, & l'autre bout touche aux artifices & autres matiéres combuſtibles. Quelques-uns confondent les Dales & les Dalots, & nomment les tuïaux, Conduits des dalots.

DALOT, Dalon, Daillon, Goutiére, Orgue. *Bos, Spie-gat. Buis, Bus, Vitwaatering.*

C'eſt une ouverture de deux ou trois pouces de diamétre, faite dans la longueur d'un bout de bois placé au côté du vaiſſeau, pour l'écoulement des eaux de la pluïe & des vagues. Ceux que l'on fait ſur les ponts d'enhaut, ſont de pluſieurs piéces, & ordinairement on les fait quarrés. Voiez, Bordages d'entre les préceintes.

„Les Dalots du pont d'embas d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés, doi-
„vent avoir ſix pouces de large, & cinq pouces d'épais, c'eſt-à-dire, les
„piéces de bois où ſont les trous, & les trous ont trois pouces de diamétre.
„Les Dalots du pont d'enhaut, c'eſt-à-dire, les bois où ſont percez les
„trous, doivent avoir quatre pouces de large, & quatre pouces d'épais; &
„les trous ont deux pouces de diamétre.

DAME Janne. *Een Vul-geldt.*

Les matelots apellent ainſi une groſſe bouteille de verre, couverte de natte: elle tient ordinairement la douziéme partie d'une barique.

DAMELOPRE. *Damlooper.*

C'eſt une ſorte de bâtiment dont on ſe ſert en Hollande pour naviguer ſur les canaux, & ſur les autres eaux internes. En voici un devis, ſur la meſure du pié de Veſel, ou d'onze pouces.

„Le bâtiment aura cinquante-ſix piés de long de l'étrave à l'étambord. Sa
„largeur ſera telle qu'il faut pour avoir ſon évirée en paſſant aux écluſes de
„Leidſendam, avec ſes ſemelles pendantes, qui touchent au quai, & qui
„néammoins puiſſent paſſer. Au premier bordage au-deſſus des fleurs,
„en-dehors, il aura la même largeur qu'aux préceintes, & en-dedans, à
„prendre entre les ſerre-bauquiéres, il aura onze piés un pouce, pour le
„moins.

„Il aura quatre piés de creux, à prendre ſur les vaigres de fond juſqu'au
„bordage où les dalots ſont percez; & cinq piés derriére le côté du bau où
„le mât touche, qui regarde l'arriére; ſans qu'il manque rien des cinq
„piés, afin-qu'il puiſſe contenir cinquante laſtes, ſuivant la jauge du païs.
„L'étrave aura huit pouces d'épais en-dedans, ſix en-dehors; un pié qua-
„tre pouces de largeur en-dehors, ſous les liſſes, ſans s'élever au-deſſus du
„bordage. Le Charpentier lui doit donner de la quête à la vuë ſeule-
„ment: le plus qu'on en donne à de pareils bâtimens eſt le meilleur.
„L'étambord aura huit pouces d'épais en-dedans, & un pié ſous les liſſes;
„ſans s'élever non-plus au-deſſus du bordage, & on lui donnera auſſi le plus
„de quête qu'il ſera poſſible.

„La

„La quille ſera d'une ſeule piéce, & paſſera juſqu'au-delà de l'étambord; „mais il s'en faudra quatre pouces qu'elle ne vienne juſqu'au bout de l'étra- „ve. Elle aura quatre pouces d'épais, & un pié de large.

„Les gabords entreront dans le jarlot de la moitié de leur épaiſſeur, & de „trois pouces & demi de large, & ils y entreront de biais, de haut en „bas, y étant entretenus avec des chevilles de bois de ſaule. Il y aura auſſi „une cheville à chaque varangue, qui paſſera dans la quille, par le ga- „bord, à côté de l'anguillére.

„Les autres bordages de fond, auſſi-bien que les gabords, auront deux „pouces d'épais; mais le bordage qui leur touche, & qui commence les „fleurs aura deux pouces & demi du côté des fleurs, juſques aux endroits „où il aura été chaufé.

„Le premier bordage des fleurs aura beaucoup de pente, & paſſera aſſez „avant en-deſſous, & cela à-cauſe des baſſes qui ſont dans les eaux: il ſera „d'une ſeule piéce juſques aux endroits où il n'a pas été chaufé, & de trois „pouces d'épais aux mêmes endroits; de quatorze pouces de large en-de- „hors, & moins large en-dedans, à-cauſe du bordage de fond qu'il joint de „biais. On y mettra une cheville de fer, qui paſſera dans la vaigre d'em- „pature.

„Le franc-bordage ſera poſé à quein, & juſques aux liſſes il ſera de plan- „ches de cinq dans un pié d'épaiſſeur. Dans le milieu du bordage les plan- „ches n'auront qu'onze pouces de large, afin de radouber avec plus de fa- „cilité le bâtiment, lors-qu'il ſera vieux. Tout le bordage s'étrecira con- „venablement, tant à l'avant qu'à l'arriére, & ſera ſi-bien compaſſé que „toutes les coutures en ſoient fort droites.

„Les liſſes ne ſeront que d'une piéce, juſques aux endroits où elles ne ſe- „ront pas chaufées; & de trois pouces & demi d'épais, & neuf pouces de „large, non-compris la ſerre-goutiére, qui paſſera en-dehors ſur toute l'épaiſ- „ſeur de la liſſe.

„Le bordage au-deſſus de la ſerre-goutiére, aura trois pouces & demi d'é- „pais, & ſera de largeur convenable.

„Les ſerre-goutiéres ou courcives entre ce bordage & celui qui ſoutient le „pont, ou les écoutilles, auront quatorze pouces de large, & s'étendront „de chaque côté juſques aux façons de l'arriére & de l'avant. Elles auront „trois pouces d'épais en-dedans, du côté du pont, & cinq pouces en-de- „hors, où elles auront en-deſſous une rablure de deux pouces de creux, „afin-qu'une partie des côtes y demeure aſſemblée & les ſoutienne, pen- „dant-que l'autre partie monte par derriére.

„Le bordage entre la courcive & les écoutilles, aura quatre pouces d'é- „paiſſeur par le haut, & un pouce & demi par le bas. Les faix de pont „auront quatre pouces & demi d'épais en-dedans, & dix-huit pouces de lar- „ge; & le pont ſera de planches de ſix dans un pié d'épaiſſeur. Le cornet „du mât ſera de quatre pouces & demi d'épais. Il y aura ſur le bout de „chaque varangue deux entremiſes de ſix pouces de large, & de quatre pou- „ces d'épais par le bas, & de trois pouces & demi par le haut.

„Dans chaque eſpace d'entre les varangues il y aura un genou, ou bois „courbe, ſcié dans une groſſe piéce droite; il aura ſix pouces de large, & „ſera d'une épaiſſeur convenable. La carlingue aura vingt pouces de lar-

„ge

„ge ſous le cornet, & cinq pouces d'épais; & trois pouces à l'arriére.
„Les vaigres de fond ſeront de planches de cinq dans un pié d'épaiſſeur de
„bois, & la vaigre d'empature aura douze pouces de large, & trois pou-
„ces d'épais. Les ſerre-bauquiéres auront dix-huit pouces de large, & trois
„pouces d'épais, pour le moins.
„Le reſte du ſerrage ſera de planches de ſix par pié d'épaiſſeur de bois; le
„tout avec les façons requiſes, & ſans qu'il y ait aucun écart dans le bois
„qui doit être dans la longueur, entre les façons.
„Le bau qui ſera auprès du mât, aura un pié cinq pouces de large, & huit
„pouces d'épais. Celui qui ſera le dernier à l'arriére, aura un pié deux
„pouces de large, & ſept pouces d'épais. Celui du milieu ſera de ſept pou-
„ces en quarré.
„Le bau qui ſera à l'écoutille de la chambre de l'arriére, aura huit pouces de
„large, & cinq pouces d'épais.
„Il y aura ſix courbatons au bau d'auprès du mât: ſix au dernier bau de
„l'arriére: quatre au bau du milieu: quatre ſous la chambre de l'avant:
„deux à celle de l'arriére: deux à l'endroit où ſont les ſemelles qui s'éten-
„dront juſques au petit bordage qui eſt ſur les courcives, & qui ſoutient le
„pont; ils ſeront à quatre piés l'un de l'autre; & il y aura encore d'au-
„tres courbatons ſous les courcives, derriére le ſerrage, qui viendront de
„leurs bouts embraſſer auſſi le petit bordage qui ſoutient le pont.
„L'Entrepreneur ſera tenu de livrer tout le bois de chêne & de ſapin rou-
„ge qu'il faudra pour les fronteaux de ſeparation des chambres de l'avant
„& de l'arriére; & un gouvernail non monté; & ce ſera au Bourgeois à
„paier la main de l'ouvrier.
„L'Entrepreneur ſera tenu de livrer un gouvernail neuf; une barre de
„gouvernail avec ſon courbaton; les ſemelles; les tillacs; les planches pour
„mettre ſous les piés du Timonier; les guindas ou rouleaux de l'avant &
„de l'arriére; les coittes du guindas, les piliers de bittes, les chevillots,
„l'étoupe, la mouſſe, les chevilles, les épites, le brai, tout le petit clou
„au-deſſous du clou de double tillac; & de rendre le vaiſſeau fait & en état
„d'être accepté, avec toutes les petites piéces ou parties néceſſaires, qui
„ſont de trop peu d'importance pour être compriſes en ce devis. Toutes
„les œuvres vives ſeront conſtruites à cloux & à chevilles; mais l'œuvre
„morte ſera ſeulement conſtruite à clou. Le bois de chêne ſera de Veſel,
„ſain, ſans aubier, & ſans flaches.
„Le Bourgeois ſera obligé de fournir toute la groſſe ferrure, & le gros
„clou, à deſcendre juſqu'au clou de double tillac inclus: tout le prélart,
„& le clou pour l'atacher; un tonneau de goldron, & trois demi-tonneaux
„de biére, pour régaler les ouvriers.
„Sous les conditions ci-deſſus le marché du Damelopre à été fait à la ſom-
„me de quinze-cents livres, ſavoir, trois cents livres à paier lors-que le
„vaiſſeau ſera accepté & ſortira de l'atelier, & cent-cinquante livres par
„chacune des années ſuivantes, juſques à l'entier & parfait paiement.
„La groſſe ferrure a monté à cent-cinquante-huit livres, & le gros clou à
„cent-trente livres. Il eſt vrai qu'on s'eſt ſervi du vieux fer d'un vaiſſeau
„dégradé, ſans quoi le prix de la groſſe ferrure auroit monté beaucoup
„plus haut.

DAMOISELLES. Voiez, Liſſes de porte-haubans.

DANGERS. *Blinde klippen, Blinde banken.*

Ce ſont des rochers, des bancs de ſable, ou de vaſe, cachez ſous l'eau, auxquels un vaiſſeau ne peut toucher en paſſant deſſus ſans en être incommodé. On apelle ces ſortes de dangers, Dangers Naturels, pour les diſtinguer de ceux qui ſont apellez Dangers Civils; & autrement, Dangers de la Seigneurie, ou Riſques de Terre: ceux-ci ſont les défences, les doüanes, & les exactions que les Seigneurs des lieux pratiquent ſur les Marchands, & ſur ceux qui font naufrage. Les Oficiers des ports marqueront avec des barils flotans & baliſes fort reconnoiſſables, les roches, bancs & autres Dangers qui ſeront ſous l'eau, dans les abords des terres, entrées & ſorties des ports.

DANGERS. *Harde ſtroomen in een engte van een rivier.*

Cela ſe dit encore du détroit d'une riviére, où il y a de grands courans, comme au paſſage de l'Iſle-au-coudre, dans le fleuve de St. Laurens.

DARDS-à-feu. *Vuur-ſchichten.*

C'eſt une ſorte de feu d'artifice qu'on jette dans les vaiſſeaux ennemis.

DARSES, Darſine, Baſſin, Chambre, Paradis. *Kom, Dok.*

C'eſt la partie d'un port de mer la plus avancée dans la ville. Elle ſert à retenir les galéres & autres bâtimens de mer, & eſt fermée d'une chaîne. Elle eſt apellée Darſine ſur la Méditerranée; mais ſur l'Océan on apelle Paradis, Baſſin, Chambre, les lieux retirez du port, où les vaiſſeaux ſont en plus grande ſeureté. Voiez, Baſſin, & Chambre.

DAUFINS d'un canon. *Delfijns van een geſchut.*

Ce ſont des figures de daufins, qu'on met ſur les torillons.

DAUGREBOT. *Dogger-boot, Dog-boot.*

C'eſt une eſpéce de bâtiment dont les Hollandois ſe ſervent pour la péche ſur le Dogre-banc. Il y a un réſervoir dans le fond de cale de ces bâtimens Voiez, Dogre-bot.

D E.

DE'BACLE, Débaclage. *Het doen ſchaaveelen van de ſchepen in een haaven.*

C'eſt l'action par laquelle on débaraſſe les ports. Faire la débacle, c'eſt-à-dire, retirer les vaiſſeaux vuides qui ſont dans les ports, afin-que les en aïant débaraſſés, on puiſſe faire aprocher du rivage ceux qui ont encore leur charge.

DE'BACLE. *Ys-gang.*

C'eſt la rupture des glaces qui arive tout-a-coup, après-qu'une riviére a été priſe longtems.

DE'BACLER. *De ſchepen malkander in een haaven doen ſchaaveelen.*

C'eſt débaraſſer un port.

DE'BACLER. La riviére a débaclé cette nuit. *Daar is van de nagt een ſchielijke ys-gang op de rivier geweeſt.*

C'eſt quand les glaces viennent à ſe rompre tout-à-coup.

DE'BACLEUR. *Een Commiſſaris van een haaven, die op 't te rug vaaren der leege ſchepen en ſchuiten order geeft.*

C'eſt un Oficier de ville qui donne les ordres ſur le port, quand il faut faire retirer les vaiſſeaux vuides, pour faire aprocher ceux qui ſont chargez.

DE'BARCADOUR. *Een Ontlaſt-plaats, Een Los-plaats.*

C'eſt

C'eſt un lieu établi pour débarquer ce qui eſt dans un vaiſſeau, ou pour tranſporter quelque choſe avec plus de facilité du vaiſſeau à terre.

DE'BARQUER. *Ontſcheepen, Loſſen, Ontlaaden, Uit het ſchip loſſen, Waaren af-ſcheepen.*

C'eſt tirer ce qui eſt dans le vaiſſeau, & le mettre ou le porter à terre, après le voiage. Nos navires débarquérent ce qu'on devoit laiſſer à Livourne, & on rembarqua les deux priſonniers.

DE'BARQUER. *Uit het ſchip gaan, Ontſcheepen, Aan landt gaan.*

C'eſt quiter le bord, après avoir fait la traverſée, ou le voiage qu'on vouloit faire.

DE'BARQUEMENT. *Ontſcheeping.*

DE'BILLER. *De lijn afſlaan, of ontſlaan.*

C'eſt détacher la corde de la courbe d'un cheval qui tire un bateau.

DE'BITER le bois. *Hout meeten.*

Les Charpentiers diſent, Débiter le bois, quand ils meſurent les piéces avec la règle & le compas, & qu'ils marquent les grandeurs dont ils ont beſoin avec la pierre blanche, ou la pierre noire.

DE'BITTER le cable. *Het touw los maaken, Bot geeven.*

C'eſt-à-dire, Détacher un tour que le cable fait ſur la bitte.

DE'BORDER, Se Déborder. *Overvloeijen, Overſtroomen, Overloopen.*

Cela ſe dit des riviéres, & des autres eaux qui ſortent de leur lit.

DE'BORDER. Vaiſſeau qui ſe déborde. *Redden, Afarbeiden, Los raaken.*

C'eſt-à-dire qu'il ſe dégage du grapin & des amarres de l'ennemi qui s'y étoit ataché, & ſe ſauve de l'inſulte d'un abordage, ſoit d'un autre vaiſſeau, ou d'un brulot. Le vaiſſeau qui nous avoit abordez, aïant trouvé beaucoup de réſiſtance, fit tous ſes éforts, pour ſe déborder, bien-loin de faire ſauter ſes ſoldats ſur notre pont. Leur Vice-amiral aïant coupé l'amarre ſe déborda.

DE'BORDER. *Affſteeken.*

C'eſt quand un petit bâtiment s'éloigne d'un plus grand, à bord duquel il étoit. Les chaloupes débordérent, dès-qu'elles virent le feu au brulot; mais les grapins, qui n'étoient que des cercles de bariques pliez, s'étant rompus, il ſe détacha, & s'en fut à la dérive. Le Lieutenant ne laiſſera aborder ni déborder aucun bâtiment du navire, ſans en être averti. Le Maître de chaloupe n'abordera, ni ne débordera point du vaiſſeau avec la chaloupe, que le Capitaine n'en ſoit informé, & que l'Oficier de garde n'ait fait viſiter s'il n'y a rien dedans de ce qu'il eſt défendu d'y aporter, ou d'en faire ſortir. Ils rentrérent dans leur bateau, & y furent plus de deux heures, avant-que de déborder. Depuis-que la Lettre A de ce préſent Dictionaire eſt imprimée, on a lu dans un bon Auteur Flamand *Boordeeren*, pour dire, Aborder. *Men moet ook wel toeſien, dat men den vyandt niet en boordeere aan het agter-ſchip, maar liever voor den boeg.* Il faut tâcher d'aborder l'ennemi plutôt par l'avant que par l'arriére.

DE'BORDE. *Steek af.*

C'eſt un commandement fait à une chaloupe de s'éloigner d'un vaiſſeau.

DE'BORDEMENT d'eaux, Inondation. *Overvloeying, Overſtrooming, Overlooping, Waater-vloedt, Inbreuk der waateren.*

DE'BOSSER le cable. *De ſtopper los maaken.*

C'eſt démarrer la boſſe qui tient le cable.

DE'BOUQUEMENT. *Uitzeiling.*

C'eſt un terme dont on ſe ſert dans les iſles de l'Amérique, pour dire, la ſortie d'un vaiſſeau hors des bouches, détroits, ou canaux qui ſéparent ces iſles l'une de l'autre. Le Débouquement de Magellan.

DE'BOUQUER. *Een engte zees uitzeilen, uitloopen.*

Ce mot ſignifie, Sortir des bouches, ou des canaux, qui ſéparent les iſles l'une de l'autre, ou qui font le trajet des iſles & de la terre ferme.

DEBOUT. Donner debout à terre. *Koers regt na 't landt ſetten.*

C'eſt-à-dire, Courir droit à terre.

DEBOUT au vent. *Vlak in de windt.*

AVOIR vent debout, Aller debout au vent, Etre debout au vent. *Met de neus in de windt ſteeken.*

C'eſt avoir vent contraire, ou vent par proüe, aller contre le vent, préſenter l'avant du navire du côté que vient le vent. Comme nous dommions chaſſe à un petit corſaire, il ſerra toutes ſes voiles, & nagea debout au vent pour ſe mettre hors de portée.

DEBOUT à la lame. Naviguer debout à la lame, Croiſer la lame. *Dwars zees zeilen, Bekken.*

C'eſt quand la lame prend le vaiſſeau par l'avant, & qu'il la coupe pour avancer.

ABORDER un vaiſſeau debout au corps. *In de zy zeilen.*

C'eſt lui mettre l'éperon dans le flanc.

DE'CHARGER un vaiſſeau. *Een ſchip loſſen, Laſt loſſen, Lichten, Dégoederen afſcheepen, Ontſcheepen, Ontlaſten, Ontlaaden, Ontloſſen.*

DEBRIS d'un vaiſſeau péri, ou d'un vieux bâtiment dépecé. *Wrak.*

DE'CHARGE. *Loſſing.*

LE premier port où le vaiſſeau fera décharge. *De eerſte haaven daar men 't ſchip loſſen ſal.*

DE'CHARGER ſeulement une partie de la cargaiſon. *Laſt breeken.*

DE'CHARGER les voiles. *De zeilen afbraſſen, of vol braſſen.*

C'eſt ôter le vent de deſſus, pour le mettre dedans.

DE'CHARGE le petit hunier. *Bras 't voor-mars-zeil af.*

C'eſt un commandement que l'on fait lors-qu'on donne vent devant, pour ôter le vent de deſſus le hunier de miſéne, & le tenir au plus près du vent.

DE'CHARGER. Se Décharger. *Sig ontlaſten, Inloopen, Invloeijen.*

Cela ſe dit des riviéres qui ſe déchargent dans la mer, ou dans d'autres riviéres. Pluſieurs belles riviéres ſe déchargent dans ce golfe.

DE'CHARGER. La pompe ſe décharge. *Het waater loopt weg uit de pomp, of houdt niet.*

C'eſt quand l'eau s'écoule en-bas.

DE'CHARGEMENT. *Ontlaading, Loſſing.*

C'eſt l'action & le travail de décharger un vaiſſeau.

DE'CHARGEUR. *Een Opſiender over of op de ontlaadinge der ſchepen.*

C'eſt un Oficier de ville commis ſur les ports pour décharger les vaiſſeaux qui arivent.

DE'CHEOIR. *Verlieſen, Afvallen, Met 't ſchip verwijderen.*

C'eſt dériver, s'abatre & ſortir de ſa route. La diverſe variation de l'aiguille aimantée, & le mouvement des courans, qui ont plus de force dans la nouvelle & la pleine Lune, & moins quand elle eſt en decours, font auſſi plus ou moins décheoir le vaiſſeau; & de-là vient que quand les Pilotes font leur eſtime, & qu'ils pointent leurs cartes, ils tiennent quelquefois compte de deux quarts de rumb davantage, dans la nouvelle & la pleine Lune, quand ils navigent dans un parage où il y a des courans. Il faut donc beaucoup de prudence, pour donner plus ou moins de déchet à la route. Un Pilote, qui, dans les voiages de long cours, n'auroit égard qu'à la force des courans, ne corrigeroit ſa route & ne lui donneroit de déchet qu'un quart de rumb, ou tout-au-plus qu'un quart & demi; mais à-cauſe de la variation de l'aiguille, qui indique mal le Nord, & qui s'en éloigne quelquefois de plus de vingt degrès de part & d'autre, il faut tenir compte de beaucoup plus, & donner davantage de correction. Par exemple; Si un vaiſſeau veut faire voiles au Nord, & qu'il ſoit dans un parage où l'aiguille nordeſte de cinq à ſix degrès, & que les courans portent auſſi au Nord-eſt, il faudra que ce vaiſſeau, pour faire le Nord & s'empêcher de décheoir, gouverne au Nord-oüeſt, afin-que ſa route vaille le Nord. Que s'il navigeoit à l'Eſt, avec les mêmes ſupoſitions, il faudroit qu'il portât le cap au Nord-eſt, afin-que la route valût l'Eſt. Mais ſi l'aiguille varioit d'un côté, & que les courans portaſſent d'un autre, en-ſorte que ce que les courans vous donneroient de dérive vous fût ôté par la variation, il faudroit recompenſer un déchet par l'autre, & balancer judicieuſement toutes choſes.

DE'CHET. *Afvalling, Verlies.*

C'eſt la dérive que fait un vaiſſeau. Voiez, Dérive, & Déchoir.

DE'CHET de chanvre & d'étoupillons. *Afval.*

DE'CHETS pour le biſcuit. *Afval van het hart broodt aan kruimelingen.*

DE'CHOUER. *Van de grondt helpen, afhaalen, Weer laaten vlotten.*

C'eſt relever un bâtiment qui a touché, ou qui eſt échoüé, & le remettre à flót. Il nous fallut du tems pour déchoüer nos canots. Voiez, Flot, & Relever.

DE'CLINAISON. *Afwijkinge des zeil-ſteens.*

C'eſt la variation de l'aiguille aimantée, quand elle ne ſe tourne par préciſément vers le Nord. La déclinaiſon va juſqu'à vingt-deux degrès & demi ſur le grand-banc. Les François ont mis le premier Méridien à l'iſle de Corvo, qui eſt la derniére des Aſçores, à-cauſe que l'aiguille n'y a point de déclinaiſon. Voiez, Variation.

DE'CLINAISON du Soleil. *Afwijkinge van de Zon, Afhelling.*

La Déclinaiſon du Soleil & des aſtres, ſignifie la meſure de l'éloignement de l'Equateur, ou de l'Ecliptique; ainſi on dit qu'on peut ſavoir chaque jour la déclinaiſon du Soleil, pour dire, qu'on peut ſavoir de combien de degrès le Soleil eſt éloigné de l'Equateur.

DE'CLINER. *Afwijken.*

Cela ſe dit du Soleil, ou de quelque autre aſtre, quand il s'éloigne de l'Equateur en-deçà, ou en-delà.

DE'CLINER. *Waalen, Heen en weer draaijen, Afwijken.*

Cela ſe dit auſſi de l'aiguille de la bouſſolle, quand ne tendant pas au point

du Nord, elle s'écarte à droit ou à gauche. L'aiguille décline de tant de degrès. L'aimant ne décline pas toujours d'une même ſorte, en un même endroit de la terre.

DE'COLEMENT. Faire un décolement à un tenon. *Een pen aan een zy meſeeren, Een pen die aan een zy gemeſeerd is.*

C'eſt en couper une partie, pour faire qu'étant moins large on ne voie pas la mortaiſe, qui demeure cachée par l'endroit où le décolement a été fait. On dit auſſi, Fauſſement, mais c'eſt en Charpenterie de-même que Décolement.

DE'COMBRES & Vuidanges d'un atelier de conſtruction. *Het afval van een timmer-werf.*

C'eſt tout ce qu'on coupe du bois d'ouvrage, & qui eſt inutile, comme les coupeaux & autres choſes. Les ouvriers enleveront les décombres & vuidanges, & feront place nette.

DE'COUDRE. *Maaken weer los.*

C'eſt décloüer quelques piéces du bordage, ou du ferrage; ce qui ſe fait pour voir ce qu'il peut y avoir de défectueux ſous ces piéces.

DE'COUS ce bordage. *Doet'er weer uit.*

DE'COUVERTE. Etre à la Découverte. *Vitkijken.*

C'eſt être en ſentinelle au haut du mât.

ENVOIER un bâtiment à la Découverte. *Een vaartuig op kondſchap uitſenden, of afzenden.*

DE'COUVRIR les terres. *Landt ontdekken, Landt opdoen, Landt gewaar worden.*

C'eſt les voir, & commencer à les diſtinguer.

DE'COUVRIR la ſituation des côtes. *Ontdekken hoe hem't landt uitter zee komende opdoet, of wat merken haar te landt openbaaren.*

DEDANS. Mettre les voiles dedans, ou Metre à ſec. *De zeilen inneemen, of beſlaan.*

C'eſt les plier & les ſerrer. A-peine avions-nous apareillé & mis toutes voi-

les

les hors, que l'orage ſurvint; de-ſorte qu'il falut mettre nos voiles dedans, ſans en porter aucune.

DE'FENSES, ou Boute-hors. *Spier, Spieren.*

Ce ſont des bouts de mâts longs de quinze à vingt piés, & amarrez, pendant un combat, à l'avant & à l'arriére du vaiſſeau, pour repouſſer le brulot & empêcher l'abordage de l'ennemi. On s'en ſert auſſi dans un moüillage, pour empêcher le choc des vaiſſeaux qui dérivent l'un ſur l'autre.

DE'FENSES, Boute-dehors. *Wrijf-houten, Oplangers.*

Ce ſont auſſi des bouts de mâts, de cables, ou de cordes, qu'on laiſſe pendre le long des côtés des vaiſſeaux, lors-qu'ils ſont dans les ports, pour empêcher qu'ils ne s'endommagent en ſe choquant; ou pour rompre le choc de leurs chaloupes. Au-lieu de bouts de cables on ſe ſert quelquefois de fagots qu'on laiſſe pendre le long du flanc, pour la même précaution. Sur les petits bâtimens il y a toujours de ces défences qui pendent à des cordes, & qui n'ont qu'un pié & demi, ou deux piés, de long; ils ne ſont pas plus gros que des bouts de levier: on les peut bien voir dans les figures des petits vaiſſeaux qui ſont en ce livre.

DE'FENSES pour chaloupes. *Wrijf-houten tot de ſloepen.*

Ce ſont des piéces de bois endentées deux à deux, ou trois à trois, ſur les préceintes du vaiſſeau, & qui ſervent à conſerver les chaloupes contre les préceintes & les têtes des chevilles de fer, quand on les embarque, & quand il les faut remettre à la mer.

DE'FENCES de bouts de cables. *Willen en Kranſen.*

C'eſt pour les petits bâtimens. Voiez, Cordes de défences.

VAISSEAUX qui ſont hors d'état de défence. *Schepen die in onmagt leggen.*

DE'FENS. *Hou af.*

C'eſt un commandement que l'on fait pour empêcher que le vaiſſeau n'aproche de quelque choſe qui le pourroit incommoder.

DE'FENDRE de la côte. *Van de wal omſlooijen.*

DE'FENS du Sud, Défens du Nord. *Hou van 't Suid af, van 't Noord af.*

C'eſt commander au Timonier de ne pas gouverner de ce côté-là.

DE'FERLER, ou Défreler les voiles. *De zeilen los maaken, ſlaaken, laaten vallen, ontſlaan.*

C'eſt mettre les voiles dehors, & les déploier pour s'en ſervir.

DE'FERLE les perroquets. *Stoot uit uw top-zeilen.*

DE'FIER. *Afhouden, Van landt zeilen.*

C'eſt prendre garde pour empêcher que quelque choſe n'arive, comme de faire un abordage, ou de toucher la terre.

DE'FIE l'ancre du bord. *Hou 't anker van de boeg af.*

C'eſt-à-dire, Empêche que l'ancre ne donne contre le bord.

DE'FIE du vent. *Niet hooger, Man te roer.*

C'eſt un avertiſſement qu'on donne à celui qui gouverne, afin-qu'il ne prenne pas vent devant, & qu'il ne mette pas en ralingue.

NOTRE vaiſſeau ne ſe Défie que des grains qui paroiſſent au vent à lui. *Ons ſchip en heeft geen ongemak te vreeſen, als van die buijen, die boven windt zijn.*

VENT qui Défie de la côte. *Een windt die van de wal waaijt.*

C'eſt-à-dire qu'il vient de la côte.

DE'FUNER les mâts. *De maſten kaal maaken.*

C'eſt-

C'eſt-à-dire, Dégarnir le mât de ſon étai & de ſes manœuvres.

Quand de gros tems on veut mettre bas le mât de hune, ou le perroquet, il faut les défuner.

DE'GAGER un vaiſſeau gardé, ou ſur lequel on chaſſe. *Bevrijden, Ontſetten.*

C'eſt le délivrer de ſes ennemis, & le mettre en liberté de faire ſa route.

DE'GARNIR un vaiſſeau. *Onttaakelen, Van wandt kaal-maaken.*

C'eſt en ôter les agrès, ou la garniture.

DE'GARNIR le cabeſtan. *De boomen uit de ſpil haalen.*

C'eſt en ôter les barres & la tournevire.

DE'GAUCHIR une piéce de bois. *Bereiden.*

C'eſt en ôter ce qu'il y a de trop en quelques endroits, pour la rendre unie & droite, en-ſorte qu'elle ne ſoit plus gauche; c'eſt-à-dire, faire que ſes angles, ou côtés, répondent à la place où elle doit être miſe.

DE'GORGEOIR, Touche. *Yſer-priem, Laad-priem, Een naalde met een boor om het gelaaden kruidt op te booren.*

C'eſt un gros fil de fer, ou un poinçon, dont les Canoniers ſe ſervent pour mettre dans la lumiére du canon, & percer ou crever la gargouſſe. Prenez le dégorgeoir, mettez-le dans la lumiére du canon, & crevez la gargouche.

DE'GORGEOIR. *Ruim-naalde, Een naalde met een ſpits leepeltjen voor, om daar mede het laadt-gat te ſuiveren, en wat daar in gevallen is, te neemen.*

C'eſt un autre inſtrument dont on ſe ſert pour ouvrir, on dégorger la lumiére du canon, lors-qu'il s'y eſt amaſſé de l'ordure.

DE'GRADER un vaiſſeau. *Een ſleet ſijn tuig wegneemen.*

C'eſt l'abandonner après en avoir ôté tout l'équipement, quand le bâtiment eſt ſi vieux & ſi incommodé, qu'il eſt devenu inutile.

VAISSEAU Dégradé. *Een Sleet, Slijte, Slete, Wrak.*

IL ACHETA un vieux vaiſſeau dégradé, qu'il fit rétablir. *Hy kocht een oudt wrak, dat hy liet opbouwen.*

DEGRE', ou Degrès. *Graadt, Trap, Graaden.*

Ce ſont les diviſions des lignes qui ſe font ſur pluſieurs inſtrumens de Mathématiques, ſur l'arbalête, ou le bâton de Jacob.

„Le terme de Degré eſt pris par les Aſtronomes pour la 360. partie d'un „cercle. Lors-qu'on dit, telle ou telle place eſt ſituée, ou gît par tant „ou tant de degrès, on entend toujours compter ſelon la hauteur du Pole. „Chaque degré comprend quinze lieües d'Allemagne; de-ſorte que quand „on réduit ces 360. degrès au nombre de lieües qu'ils contiennent, en leur „donnant à chacun quinze lieües, on trouve que le globe de la terre a dans „ſon contour cinq-mille-quatre-cents lieües d'Allemagne.

„On compte pour chaque rumb de vent onze degrès & un quart, parce-que „trente-deux fois onze & un quart font trois-cents-ſoixante degrès, & par „conſéquent le tour de la terre.

DEGRE' de longitude. *Lengte-graadt.*

C'eſt une portion de terre entre deux Méridiens.

DEGRE' de latitude. *Breedte-graadt.*

C'eſt une portion de terre entre deux Parallèles.

DEGRE'. Voiez, Echelle.

DE'GREE'R un vaiſſeau. *Een ſchip kaal maaken, onttaakelen, aftaakelen.*

On dit qu'un vaiſſeau a été dégréé, ou defagréé, pour dire, qu'il a perdu les cordes de ſa manœuvre, & le reſte de ſes agrès. On dit auſſi la même choſe d'un bâtiment qui n'en a perdu qu'une partie. Dans notre premier combat nous fûmes dégréez du mât d'avant, & au ſecond nous fûmes encore degréez du mât d'artimon. Notre frégate, qui n'avoit été qu'à demi dégréée dans le combat, le fut tout-à-fait par des coups de vent. Notre vaiſſeau étoit dégréé de pluſieurs manœuvres.

VAISSEAU Dégréé, Vergue ſans voile, Eperon ſans ancre, Mât de hune ſans hune. *Een kaal ſchip, Een kaale ree, Een kaale boeg, Een kaale ſteng.*

DE'GROSSI. Mâts Dégroſſis & préparez pour le Maître mâteur. *Maſten uitten ruigen, of uit den ruigen gemaakt.*

DEHORS. Mettre un vaiſſeau Dehors. *Een ſchip uitlootſen uitbrengen.*

C'eſt le faire ſortir du port. Si le navire eſt affreté du conſentement des propriétaires, & qu'aucuns d'eux fiſſent refus de contribuer aux frais néceſſaires, pour mettre le bâtiment dehors, le Maître pourra en ce cas emprunter à groſſe aventure, pour le compte & ſur la part des refuſans, vingt-quatre heures après leur avoit fait ſommation par écrit de fournir leurs portions.

JETTER le fond des huniers ou des perroquets Dehors. *De mars-of-topzeils uitſtooten.*

DE'JOUER. *Uitwaaijen.*

On dit qu'un pavillon, qu'une girouëtte déjoüe, pour dire, qu'un pavillon, qu'une girouëtte voltige au gré du vent.

DELAISSEMENT. Delaiſſer. *Abandonnement en inſinuatie aan de Verſeekeraar. Abandonneeren.*

C'eſt un Acte par lequel un Marchand, qui a fait aſſurer des marchandiſes ſur quelque vaiſſeau, dénonce la perte de ce vaiſſeau à l'Aſſureur, & lui abandonne les éfets ſur leſquels l'aſſurance a été faite, avec ſommation de lui païer la ſomme aſſurée.

DE'LARDER. *De kant van een ſtuk houts afneemen, of billioenen.*

C'eſt, en terme de Charpentier, rabatre en chamfrein les arrêtes d'une piéce de bois. Quand on en abat une ou deux des arrêtes, on dit Délarder les arrêtiers, & quand on en ôte en creux, en dit, Délarder en creux, *Hol uitbillioenen.*

DE'LESTAGE. *Het uitſchieten van de ballaſt.*

C'eſt la décharge qui ſe fait du leſt d'un vaiſſeau. Il y a des lieux marquez pour cela, hors des rades & des ports où il eſt important que la mer ne raporte pas le leſt dont les bâtimens ont été chargez, parce-qu'il pourroit combler les entrées & les canaux des riviéres, & hauſſer le fond des ports & des rades, en-ſorte qu'il n'y en auroit plus aſſez pour le tirant de l'eau des grands vaiſſeaux.

DE'LESTAGE. *De oude ballaſt die uit het ſchip geworpen wordt.*

C'eſt auſſi le vieux leſt qu'on tire du vaiſſeau, & qu'on jette. L'Ordonnance dit qu'il faut avoir des voiles, ou des prelarts, pour empêcher que le déleſtage ne tombe à l'eau. Ces voiles, ou prelarts, s'apellent en Flamand, *Poort-zeilen.*

DE'LESTER. *De ballaſt uitſchieten, of uitwerpen.*

C'eſt tirer le leſt du vaiſſeau, & le porter dans l'endroit marqué par le Réglement.

DE'LESTEUR. *De Commijs op 't uitſchieten van de ballaſt.*

C'eſt le Commis prépoſé pour ce qui regarde les déleſtages. C'eſt auſſi celui qui vient avec ſon bateau, ou ſa gabarre, recevoir le leſt qu'on jette hors du vaiſſeau, & qui le porte dans les lieux deſtinez à le recevoir.

DELOT, Coſſe. *Kouſſe.*

C'eſt une eſpéce d'annéau de fer concave, qu'on met dans une boucle de corde, pour empêcher que celle qui entre dedans ne la coupe.

DE'MAIGRIR, ou Amaigrir. *Wat van de kant afhakken, om vierkant hout te krijgen.*

Ce terme ſe dit, en charpenterie, pour dire, rendre plus aigu, diminuer un tenon, & tailler une piéce de bois en angle aigu.

DE'MAIGRISSEMENT. *De plaats daar wat van 't hout afgehakt is.*

C'eſt l'endroit où l'on a démaigri une piéce de bois.

DEMANDE. La demande du bois. *Den eiſch van het hout.*

C'eſt la juſte grandeur que demande chaque membre, planche, ou autre piéce de bois, dans la conſtruction d'un vaiſſeau. On dit auſſi, Faire une piéce ſelon la demande du bois, c'eſt-à-dire, ſelon que peut fournir le bois qu'on a, ſans égard aux proportions, *Na dat 't hout wilt leeveren.*

FILE DU Cable ſi ce navire en Demande. *Geeft 't touw ſoo veel bot als 't vereiſcht.*

Cela ſe dit en certains tems, lors-qu'on a mouillé l'ancre, pour filer du cable, ſi le vaiſſeau le fait roidir.

DE'MARRAGE. *Het los en driftig raaken van een ſchip.*

C'eſt lors-que le vaiſſeau rompt ſes amarres par la force d'une tempête. Il faut obvier avec ſoin aux démarrages & autres accidens du mauvais tems.

DE'MARRER. *Los maaken.*

Ce mot ſe dit généralement pour toutes les choſes qu'il faut détacher.

DE'MARRE. *Los.*

Ceſt un commandement pour faire détacher quelque choſe.

CANON démarré *Los geſchut.*

C'eſt-à-dire, largué, ou détaché des palans qui le tiennent.

VAISSEAU Démarré. *Los ſchip.*

Cela ſe dit lors-que les amarres qui le tenoient dans le port, ſe ſont rompües. Ce vaiſſeau s'eſt démarré de lui-même.

DE'MARRER. Vaiſſeau qui démarre. *Uitvaaren, afvaaren, afſteeken, afzeilen, weg-zeilen, weg-vaaren.*

C'eſt-à-dire qu'après-que l'on a levé, ou coupé ſes amarres, il commence à faire route.

DE'MATER. *De maſten afneemen.*

C'eſt abatre ſes mâts. Etre démâté, c'eſt avoir ſes mâts amenez par l'éfet des guindereſſes. La frégate a démâté de ſon mât de hune d'avant.

DE'MATER dans un port. *De maſten in de haaven afneemen, Een ſchip kaal maaken.*

C'eſt enlever les mâts hors d'un vaiſſeau.

DE'MATER à la mer, Etre Démâté. *Maſtloos geſchooten zijn, Sijne maſten afgeſchooten worden, Sijne maſten verlooren hebben.*

C'eſt

C'eſt avoir perdu ſes mâts, ou une partie de ſes mâts, par des coups de canon dans un combat. Notre vaiſſeau fut démâté de ſon grand mât de hune d'un coup de canon qui vint du port. Il y a deux des vaiſſeaux ennemis qui ſont démâtez de tous mâts, il faut que les chaloupes les toüent.

NOTRE vaiſſeau fut démâté de ſon grand mât de hune, par un coup de vent. *Ons ſchip afzeilde ſijn groote ſteng.*

C'eſt-à-dire que le mât fut emporté par l'orage, ou abatu, ou rompu.

DE'MATER. *Reggen.*

C'eſt coucher le mât ſur le vaiſſeau dans un petit bâtiment.

DE'MATE'. Vaiſſeau démâté. *Een maſt-loos ſchip.*

DEMEURER au Nord, Demeurer au Sud, Demeurer à babord. *Noord-leggen, Suid-leggen, Aan bakbord leggen.*

C'eſt une expreſſion pour marquer les ſituations ou giſemens des côtes, ou des parages de la mer. Nous fîmes voiles par le Nord, & les montagnes de cette iſle nous demeurérent à l'Oüeſt. Leur frégate nous demeura au Nord; ou-bien, Nous étions Sud & Nord avec leur frégate. Lors-que nous aperçûmes le navire de Salé, il nous demeuroit au Nord-oüeſt, *Het lag Nord-weſt van ons.*

VAISSEAUX Demeurez de l'arriére. *Agter-gebleevene ſcheepen.*

DEMI-CLEF. *Half-ſlag.*

C'eſt un nœud que l'on fait d'une corde ſur une autre corde, ou ſur quelque autre choſe.

DEMI-PIQUE. *Een Half-piek.* Voiez, Pique.

DEMI-PONT, Corps de garde. *Half-verdek, Schans.* Voiez, Corps de garde.

DEMI-SETIER. *Een Mutsje.*

C'eſt la moitié du ſetier, ou de la chopine, & le quart de la pinte.

LA moitié d'un Demi-ſetier. *Een Halfje, Halve-mutsje.*

LE quart d'un Demi-ſetier. *Een Pimpeltje.*

DE'MONTER un gouvernail. *Een roer afſchieten en loſſen, afhangen.*

C'eſt l'ôter de l'arriére du vaiſſeau, où il étoit ataché, ou ſuſpendu. Voiez, Monter.

DE'PARTEMENT. *Een van de beſte haavens van een Staat, daar een groote zee-magazijn is.*

C'eſt un port, ou arcenal de marine, comme Toulon, Rochefort, Breſt, le Havre-de-grace, & Dunquerque, où le Roi de France tient ſes vaiſſeaux & ſes Oficiers de Marine.

DE'PARTEMENT. *Quartier, Bedrijve.*

C'eſt le reſſort & la juridiction, avec ſon étendüe, qui eſt commiſe à un Intendant, ou à quelque autre Oficier & Commiſſaire envoié par le Souverain.

DE'PASSER un vaiſſeau. *Een ander ſchip voorby zeilen, doodt-loopen, in't zeilen voorby gaan; Harder zeilen als een ander; Agter uit zeilen.*

C'eſt aller plus vîte que ce vaiſſeau, & le laiſſer derriére. On dit, Dépaſſer un vaiſſeau comme s'il étoit à l'ancre, c'eſt-à-dire qu'un vaiſſeau eſt beaucoup milleur voilier que l'autre. Le courant de la riviére leur fit dépaſſer ces trois barques.

DE'PASSER la tournevire. *De kaabelaaring verſeiſen.*

C'eſt la changer de côté.

DE'PASSER. *Voorby zeilen, Te boven zeilen.*

C'eſt paſſer contre ſon intention au-delà de quelque endroit d'une côte, où l'on vouloit donner fond. Notre Pilote aïant mal pris ſa hauteur, nous dépaſſâmes la Martinique. Notre frégate dépaſſa le port.

AUSSI-TOT qu'on a Dépaſſé les tonnes. *Soo draa de tonnen agter uit zijn.*

DE'PECER un bâtiment. *Een ſchip ontſloopen, ſloopen, ſlijten.*

C'eſt le détruire & le rompre en piéces, ainſi qu'il arive aux bâtimens vieux, & hors d'état de naviguer.

DE'PENCE. *Bottelerije, Botlarije.*

C'eſt le lieu où le Maître-valet tient les vivres qu'il diſtribüe.

„Dans les navires de guerre, on place ordinairement la dépence au fond „de cale, proche de la cuiſine, & il y a une ouverture par laquelle on don„ne les vivres. Mais dans les vaiſſeaux marchands la dépence eſt le plus „ſouvent placée à la même hauteur que la cuiſine.

„Dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à l'étam„bord, la dépence doit avoir cinq piés & demi de long, & cinq piés de „large.

DE'PENCIER, ou Dépenſier d'un vaiſſeau. *De Bottelier.*

C'eſt proprement le Maître-valet. Voiez, Maître-valet.

DE'PENDANT. -Aller en Dépendant. *Op de lywaarſte man paſſen.*

C'eſt ſuivre toujours un autre vaiſſeau, le devancer, ou aller à côté, & s'atacher à ne s'en pas écarter.

VENIR en Dépendant. *Allengskens naar den lijwaarſte man ſakken.*

C'eſt lors-qu'un vaiſſeau eſt au vent d'un autre, & que pour le reconnoître il s'en aproche peu-à-peu, tenant toujours le vent; revirant ſi l'autre revire, & faiſant toujours enſorte de n'être pas mis ſous le vent. Les vaiſſeaux ennemis venoient ſur nous en dépendant.

TOMBER en Dépendant. *Na de lijwaarſte man affakken.*

C'eſt s'aprocher à petites voiles, & faire vent arriére pour ariver.

DE'PLOIER une voile. *Het zeil laaten vallen, ontſlaan, los maaken.*

Déploier la voile, c'eſt la mettre hors.

DE'PLOIER le pavillon. *De vlag laaten waaijen, of uitwaaijen.*

C'eſt l'arborer, & le laiſſer voltiger au gré du vent.

DE'PRE'DE'. *Geplondert goedt.*

Ce mot ſe trouve dans l'Ordonnance de la Marine, en parlant des marchandiſes qu'on a pillées dans un vaiſſeau. Contribuer au rembourcement des éfets déprédez, ou naufragez. Choſes déprédées.

DE'RADER. *Driftig uit de ree raaken.*

On dit qu'un vaiſſeau à Déradé, pour dire, que le gros tems l'a forcé de quiter la rade où il étoit moüillé, & à chaſſer ſur ſon ancre, & l'entraîner avec lui.

DE'RANGER, Démailler la bonnette. *'t Bonnet los maaken.*

C'eſt-à-dire, Déboutonner la bonnette du corps de la voile.

DE'RAPER. *Uit den grondt ſpringen.* Voiez, Ancre.

DE'RIVATION. *Afzeiling.*

C'eſt lors-qu'on ſort hors de ſa route. On apelle auſſi Canal de dérivation, un canal par où on conduit, ou-bien, où l'on amaſſe des eaux pour les porter & conduire dans un réſervoir.

DE'RIVE. *Het Afdrijven, Afdrijvinge, Afdrift.*

C'eſt

C'eſt le biaiſement du cours d'un vaiſſeau qui ne porte pas à route; & qui s'abat, ou va de côté; ou-bien la différence qu'il y a du rumb de vent où l'on va, à celui où l'on veut aller. La marée, les courans & le vent donnent de la dérive au vaiſſeau, & s'ils ſe joignent enſemble la dérive en ſera beaucoup plus grande. Nous étions dans un heu, qui, pour empêcher la dérive, mit à l'eau ſa ſemelle de babord.

LES Dérives que cauſent les courans, donnent lieu à de grandes mépriſes. en ſondant le fond. *Het afdrijven van de ſtroomen brengt dikwils groote dwaalingen by, in 't peilen van de gronden.*

DE'RIVE, Belle Dérive. *Ver genoeg van de wal, Geen noodt meer van de wal.*

On dit qu'il y a belle dérive, pour dire, qu'un vaiſſeau eſt aſſez éloigné des côtes, pour n'avoir rien à craindre pour le rivage.

UN QUART de Dérive. *Een ſtreek aan ly.*

On dit, Avoir un-quart de dérive, pour dire, Perdre un quart de vent ſur la route qu'on veut faire.

FAIRE de grandes Dérives ſous le vent. *Seer verre beneeden vervallen.*

QUE VAUT la Dérive? *Op wat ſtreek zijn wy afgedreeven?*

C'eſt la demande qu'on fait au Pilote, pour ſavoir à quel air de vent la dérive porte.

LA Dérive vaut la route. *Het afdrijven is ſoo goedt geweeſt, als de règte koers.*

C'eſt-à-dire que le détour que prend le vaiſſeau porte au chemin qu'il veut faire. Dans cette traverſée notre dérive valut notre route, car les courans & la route étoient Nord; mais nous étions portez d'un Sud-eſt ſi forcé, qu'il nous fallut ferler toutes nos voiles, & amener nos vergues ſur le vibord; de-ſorte que laiſſant aller le vaiſſeau à la dérive, côté de travers, au gré des courans, il ſe trouva que notre dérive valut notre route.

COMBIEN y a-t-il de Dérive? *Hoe veel, of hoe verre zijn wy afgedreeven?*

C'eſt une queſtion que l'on fait au Pilote, pour ſavoir la différence qu'il y a de la route que le vaiſſeau fait, à celle qu'il doit faire.

DE'RIVE. *Het Afdrijven van de lood-lijn.*

Cela ſe dit auſſi de la quantite de braſſes qui ſe trouvent, lors-que l'on ſonde, entre le lieu où l'on a jetté le plomb, & celui où l'on ſe trouve.

DE'RIVE. *Swaard.* Voiez, Semelle.

C'eſt un aſſemblage de planches que les Navigateurs du Nord mettent au côté de leurs petits bâtimens, afin dempêcher qu'ils ne dérivent.

A LA Dérive. *Aan 't drijven.*

C'eſt quelque choſe qui flote ſur l'eau, au gré du vent & du courant.

DE'RIVER. *Afdrijven, Afraaken, Vervallen.*

C'eſt ſortir de ſa route par la violence des vents, des courans, ou de la marée. On dit qu'un vaiſſeau ſe laiſſe dériver, pour dire, qu'il s'abandonne au gré des vents & des vagues. Les coups de vent firent dériver leurs vaiſſeaux ſur les nôtres, c'eſt-à-dire, les firent abatre ſur les nôtres. Il falut ſe ſervir des courans, & ſe laiſſer dériver à la marée, quand elle portoit à notre route.

NOUS AVIONS dérivé au Sud, ſelon notre eſtime. *Wy vervielen Suidelijk, als wy giſten.*

DE'RIVER ſous le vent. *Beneeden windt vervallen.*

DE'RIVER par le calme. *Door de ſtilte drijven.*

DERIVER à la merci des vents & des vagues, Se laiſſer aller à la dérive. *In zee, op Gods genaade gedreeven worden.*

DEROBER le vent. *Windt onderſcheppen.*

Lors qu'un vaiſſeau étant au vent d'un autre, l'empêche de recevoir le vent dans ſes voiles, c'eſt lui dérober le vent.

LES VOILES de l'arriére dérobent le vent à celles de l'avant. *De voor-zeilen die leggen blindt.* Voiez, Arriére, Faire vent arriére.

DESAFFOURCHER. *Het tui-anker ligten, of op winden.*

C'eſt lever l'ancre d'affourche, & la raporter à bord.

DESAGREER. *Onttaakelen.*

Nous fûmes deſagréez de pluſieurs manœuvres. Voiez, Dégréer.

DESARBORER un mât. *Een maſt needer-laaten.*

C'eſt l'abatre, ou le couper.

DESEMPARER un vaiſſeau. *Een ſchip reddeloos ſchieten.*

C'eſt le démâter, ruïner ſes manœuvres, & le mettre hors de ſervice, en lui ôtant ſes agrès. Nous eûmes quatre vaiſſeaux deſemparez dans ce combat.

DESARMEMENT. *Affnijding van 't ſchip en afdanking van 't volk, Ontwaapening.*

C'eſt le licenciement de l'équipage, & le tranſport des agreils du vaiſſeau dans un magaſin; ce qui eſt ordinairement ſuivi du radoub du vaiſſeau: oubien, C'eſt le tems qu'on le deſarme, & l'inventaire qui eſt fait de ſon état, lors qu'il ſe met dans le port. Dans le deſarmement on ôte les afûts, les mâts & les vergues. Lors-que les vaiſſeaux venant de la mer pour être deſarmez, ſeront établis ſur leurs amarres, il ſera travaillé avec diligence à leur deſarmement, & après-qu'ils ſeront dégarnis & deſarmez, tous les hommes de l'équipage ſeront paiez, & congédiez. Il ne pourra être travaillé au deſarmement du vaiſſeau, que le Capitaine n'en ſoit averti. L'Ecrivain aura en main l'inventaire d'armement, & verifiera ſi tous les articles ſont remplis, en quantité & qualité; ſoit en nature, ou en conſommation. Tous les agrès ſeront portez dans le magaſin particulier du vaiſſeau, dans l'ordre preſcrit; & il ne reſtera dans le vaiſſeau que les cables néceſſaires à ſon amarrage.

DESARMER un vaiſſeau. *Een ſchip onttaakelen en opleggen, en het volk afdanken, Een ſchip affnijen, Een ſchip afdanken, aftaakelen en opleggen.*

C'eſt le dégarnir, lui ôter ſon artillerie & ſon équipage, & mettre ſes agreils dans le magaſin, en-ſorte qu'il demeure inutile dans le port. L'eſcadre de Mr. de Relingue doit deſarmer à Toulon.

DESARMER un canon. *Een geſchut ontlaaden, of ontloſſen.*

C'eſt en ôter le boulet.

DESARME le canon. *Neemt het ſcherp van uw geſchut af.*

DESARRIMER. *Schips laadinge verſtuuwen.*

C'eſt changer l'arrimage, ou l'arrangement qu'on avoit fait de la charge.

DESCENDRE une riviére. *Een rivier affakken, afſtroomen.*

C'eſt naviguer ſur une riviére, en baiſſant de ſa ſource vers la mer.

DESCENDRE un vaiſſeau d'une riviére. *Een rivier afzeilen.*

C'eſt le faire ſortir de la riviére, ou du port.

DESCENDRE à terre, Faire une deſcente. *Sig aan landt begeeven, Landen, Voet aan landt ſetten.* Voiez, Deſcente.

DESCENDRE quelqu'un à terre. *Iemant aan landt ſetten.*
Il eſt défendu ſur peine de la vie de couler à fond les vaiſſeaux pris, & de deſcendre les priſonniers en des iſles ou côtes éloignées, pour celer la priſe.

DESCENTE de monde, ou de troupes. *Landing.*

DESCENTE, Faire Deſcente. *Voet aan landt ſetten, Landen, Aan landt gaan om buit of gevangens te haalen.*
C'eſt mettre pié à terre dans un païs ennemi. Les François firent deſcente à Cartagéne.

DESCROIS. *Een Nauw, Zee-engte, Straat.*
C'eſt un vieux mot de marine qui veut dire un Détroit de mer. On a dit autrefois, Deſcrois de Maroc, pour Détroit de Gibraltar.

DESEMBARQUER. Deſembarquement. *De ingeſcheepte waaren weer uit het ſchip haalen*, & pour les perſonnes, *Uit het ſchip te rug keeren.*
C'eſt retirer d'un vaiſſeau les marchandiſes qui y avoient été embarquées, ſans qu'elles aient été tranſportées, & que le vaiſſeau ſoit parti du lieu où il a chargé. C'eſt auſſi quand on les retire ſur la route par quelque accident à-deſſein de les rembarquer. On s'aperçut, en levant les ancres, que le navire faiſoit eau; il fallut tout deſembarquer.

DESEMPARER un vaiſſeau. *Een ſchip reddeloos ſchieten, Ontredderen.*
C'eſt mettre ſes agrès en deſordre, ruïner ſa manœuvre, le démâter, le mettre hors d'état de ſervice. Trois de nos vaiſſeaux ſe retirérent deſemparez, car le canon & l'orage leur avoient abatu les mâts, & ruïné la manœuvre.

DESEMPARE'. Vaiſſeau deſemparé. *Een reddeloos ſchip, reddeloos geſchooten, ontredderde, ontramponneert, in onmagt leggende, magt-loos.*
C'eſt un vaiſſeau qui a perdu ſes agrès, ſes mâts &c.

DESERTER quelqu'un. *Iemant in 't affcheiden van 't ſchip, aan landt ſetten, of laaten.*
C'eſt-à-dire, Laiſſer quelqu'un, contre ſon gré, dans un païs étranger. Voiez ſous le mot, Conſeil de guerre, à la fin.

DESSUS du vent. Etre au-deſſus du vent. *Boven windt zijn, De loef afwinnen.*
On dit qu'un vaiſſeau a gagné le deſſus du vent, pour dire, qu'il a pris l'avantage du vent.

DESSUS. Vingt hommes là-deſſus. *Komt hier twintig mannen, en haal dat eens aan.*
Cela ſe dit par commandement. Mettez-vous vingt hommes là-deſſus, c'eſt-à-dire, ſur la choſe nommée, afin de travailler à ce que l'on veut faire; car en cette ocaſion, Se mettre là-deſſus, eſt la même choſe qu'Agir & Travailler.

DESTINATION. Le lieu de la Deſtination d'un vaiſſeau. *De los-plaats.*
C'eſt le port où eſt envoié un vaiſſeau, pour y laiſſer ſa cargaiſon, ou le païs pour lequel le vaiſſeau eſt en route. Les vaiſſeaux ſeront conduits par leur eſcorte juſqu'aux lieux de leur deſtination.

DE'CHARGER ailleurs qu'au lieu de la deſtination. *Buiten de voorgenome reis loſſen.*

DESTINE'. Vaiſſeaux deſtinez pour un certain port. *Schepen de wil hebbende na een ſeeker haaven.*

DE'TACHER. Détacher quelques vaiſſeaux pour aller à la découverte. *Eenige ſcheepen op kondtſchap uitſenden.*

C'eſt quand un Commandant en donne l'ordre. On détacha ſix vaiſſeaux pour aller en garde à la tête de l'armée. Détacher des vaiſſeaux étant à l'ancre: les détacher ſous les voiles.

SE DE'TACHER. *Van andere affcheiden.*

C'eſt ſe ſéparer des autres vaiſſeaux, ſoit de leur conſentement, ou contre leur gré.

DETALINGUER. *'t Kaabel ontſteeken.*

C'eſt ôter le cable de l'ancre.

DE'TROIT. *Een Zee-engte, Naauw, Straat.*

C'eſt un bras de mer qui ſépare deux terres fermes, & en général tout lieu étroit, où l'on paſſe difficilement, ſoit ſur la mer & ſur les riviéres, ſoit en païs de montagnes, Il ſe dit auſſi des iſthmes, ou langues de terre, qui étant entre deux mers en empêchent la communication, comme eſt le détroit de Corinthe.

DE'TREMPEUR de viandes ſalées & de poiſſon. *Verſebaalie, Varſebaalie.*

C'eſt un aide du Cuiſinier, qui prend ſoin de mettre les viandes ſalées & le poiſſon dans une Baille, qui s'apelle auſſi, *Verſebaalie*, ou *Week-bak*, ou *Vuilenbras*, afin-qu'elles ſe détrempent, & ſe deſſalent.

„Le Détrempeur a ſoin de mettre le poiſſon tremper dans l'eau, de le bat-
„tre, & de laver les vivres qui ont beſoin d'être lavez. Il faut qu'il faſſe
„ſouvent prendre l'air au ſtocfiſſe, qui en a plus de beſoin que les autres
„victuailles, tant parce-qu'il eſt plus ſujet aux mites, que parce-qu'on le
„tient au haut du vaiſſeau, afin-qu'il ſoit plus à main; & comme le mou-
„vement eſt bien plus grand au haut d'un navire qu'au bas, & que le mou-
„vement cauſe la corruption, il s'enſuit que les choſes qui ſont au haut du
„bâtiment, ſont les plus ſujettes à ſe corrompre.

DE'VENTER les voiles. *Te loevert aan braſſen, op dat de zeilen niet en draagen, op dat de zeilen killen, of leevendig worden.*

C'eſt, Braſſer au vent, afin d'empêcher que les voiles ne portent.

DEVERS. Marquer le bois ſuivant ſon devers. *Hout mallen na dat het vallen kan.*

C'eſt le gauche d'une piéce de bois. On dit en terme de Charpentier, Piquer, ou marquer du bois ſuivant ſon devers, pour dire, ſuivant ſon gauchiſſement, ſuivant ſa pente.

DEVERSE'. Bois Deverſé. *Krom-hout.*

On apelle Bois deverſé, du bois qui eſt gauche.

DE'VIRER. Le cable dévire de deſſus le cabeſtan. *'t Touw loopt tegen op de ſpil.*

C'eſt quand le cable recule par quelque accident, au-lieu d'avancer.

DEVIS. *Certer van een ſchip, Beſtek, Ontwerp.*

C'eſt une déclaration en détail que fait ou donne un Charpentier, au ſujet des vaiſſeaux qu'il entreprend de conſtruire; par laquelle déclaration il donne à connoître les proportions du bâtiment entier, & celle des principales parties. Voiez, Entrepreneur.

Comme cet article des Devis auroit été trop long, ſi l'on y avoit mis des devis de diverſes ſortes de vaiſſeaux, on s'eſt contenté d'y en mettre des navires de guerre, & les autres ſe trouveront ſous le nom particulier de chaque vaiſſeau.

Ce premier Devis eſt d'un navire de guerre de cent-ſoixante & dix piés de long,

long, de l'étrave à l'étambord, conſtruit l'an 1667. & nommé, *La Paix*.

„CE Navire aura quarante-quatre piés de bau, treize-piés & demi de creux „ſous le faux pont; cinq piés & demi de hauteur priſe au bord, entre le „faux-pont & le premier pont; huit piés du premier pont au ſecond; ſept „piés trois pouces du ſecond pont au troiſiême, & neuf piés vers l'arriére „devant la chambre du Capitaine.

„A l'Arriére il y aura un grand château, de la longueur de trente-ſix piés, „depuis le revers d'arcaſſe en-dedans, où il aura ſix piés trois pouces de „hauteur, priſe au bord du vaiſſeau, & ſept piés au revers d'arcaſſe. Sur „ce château il y aura une dunette de treize piés de longueur, de quatre „piés & demi de hauteur en-devant, priſe au bord; & de cinq piés & demi „par-derriére, au revers.

„La Quille ſera de trois piéces; ſes écarts de dix piés de long; ſa lar„geur au milieu, de deux piés quatre pouces; ſa hauteur, ou épaiſſeur au „même endroit, de deux piés deux pouces, de dix-neuf pouces à l'arriére, & de deux piés à l'avant; & ſa largeur à l'arriére & à l'avant ſera é„gale à celle de l'étambord & de l'étrave.

„L'Etrave aura trente piés de haut à l'équaire; vingt-deux piés de quête; „vingt pouces d'épaiſſeur en-dedans, & quatorze pouces en-dehors, qua„tre piés de large par le haut, & cinq piés au rinjot.

„L'Etambord aura, tout-de-même, trente piés de hauteur à l'équaire; „quatre piés de quête; vingt pouces d'épais en-dedans, & quatorze pouces „en-dehors; ſept piés de large au talon, & deux piés par le haut. Il s'é„lancera de treize pouces en-dehors de la liſſe de hourdi.

„La Liſſe de hourdi aura trente piés de long en-dehors, vingt pouces d'é„pais, deux piés de large de haut en bas, & vingt pouces d'arc. L'Ar„caſſe ſera de la hauteur de ſeize piés au-deſſus de la quille. Les Eſtains „auront quinze pouces d'épais. Les Allonges de poupe auront dix-ſept „piés de hauteur ſur la liſſe de hourdi, & vingt-deux piés de diſtance de „l'une à l'autre par le haut.

„Le Fond, ou plat-fond, aura vingt-huit piés de large, & s'élevera de dix „pouces vers les côtés. Les Varangues auront quatorze pouces d'épaiſſeur „ſur la quille, & douze pouces dans les fleurs. Les premiéres Allonges „auront un pié d'épais ſur le franc-bordage, dix pouces à la baloire, & „cinq pouces & demi dans leur empature avec les ſecondes allonges.

„Les Serre-bauquiéres des baux du faux pont, auront cinq pouces & demi „d'épaiſſeur; celles des baux du franc-tillac, huit pouces; celles des baux „du ſecond pont, cinq pouces; & celles des baux du haut pont quatre pou„ces & demi.

„Les Faux-baux auront quatorze pouces & demi d'épaiſſeur, & ſept pou„ces de rondeur au grand gabarit. Les Baux du premier pont auront ſei„ze pouces d'épaiſſeur, & neuf pouces de rondeur, étant à trois piés & „demi de diſtance l'un de l'autre, hormis ceux des écoutilles qui ſeront à „cinq piés. Les Baux du ſecond pont auront quatorze pouces d'épais & „un pouce de rondeur. Les Baux du haut pont auront un pié d'épais, & „quatorze pouces de rondeur.

„La Carlingue aura treize pouces d'épais, & trois piés de large. La Ser„re-goutiére du faux-pont aura ſix pouces d'épais; celle du premier pont,

„huit pouces; celle du ſecond pont, cinq pouces & demi, & celle du haut „pont, quatre pouces & demi.

„La Chambre du Capitaine aura vingt-quatre piés de long, & neuf piés de „haut par-derriére. La Sainte-barbe aura vingt-trois piés de long.

„Les trois plus baſſes Préceintes auront ſeize pouces de large; & la plus „baſſe aura onze piés quatre pouces de relevement à l'arriére, trois piés & „demi à l'avant, & huit pouces d'épaiſſeur. Les Couples entre les pré- „ceintes auront au milieu du vaiſſeau ſeize pouces de large, dix pouces en „devant, & dix-ſept pouces à l'arriére, joignant l'arcaſſe. La Fermure „des ſabords aura au milieu du vaiſſeau trois piés & demi de large, trois „piés deux pouces à l'avant, joignant l'étrave, & trois piés ſix pouces à „l'arriére. La Préceinte qui ſera au-deſſus des ſabords, aura quinze pou- „ces de large, & ſept pouces d'épais. Les Couples qui ſeront deſſus, au- „ront au milieu du vaiſſeau ſeize pouces de large, treize pouces à l'avant, „joignant l'étrave, & ſeize pouces à l'arriére. La Préceinte qui ſera au- „deſſus de ces deniers couples, aura quatorze pouces de large, & ſix pou- „ces & demi d'épais. La Fermure de la ſeconde bande des ſabords, au- „ra au milieu du vaiſſeau deux pouces & demi de large, & ſera de même „largeur à l'avant & à l'arriére. La Préceinte qui ſera au-deſſus, aura „treize pouces de large, & cinq pouces & demi d'épais. Les Couples qui „ſeront au-deſſus, auront au milieu du vaiſſeau deux piés de large, & ſe- „ront de même largeur à l'avant & à l'arriére. La liſſe de vibord qui ſera „deſſus, aura un pié de large & cinq pouces d'épais.

„La premiére Herpe ſera à quarante-quatre piés du bout de la tête de l'é- „peron, à venir vers le milieu du vaiſſeau, & aura trois piés ſix pouces de „haut. La herpe proche du grand mât ſera de la même hauteur, & à „trente-neuf piés de la premiére. La ſeconde herpe, à prendre du grand „mât vers l'arriére, ſera auſſi à trente-neuf piés de la herpe du grand mât, „& aura quatorze pouces de haut, & depuis cette ſeconde juſques aux „montans du revers il y aura quarante quatre piés & demi.

„Les Sabords de la plus baſſe bande auront trois piés deux pouces de lar- „ge, deux piés huit pouces de haut, & ſeront vingt-cinq pouces au-deſſus „du premier pont. Les ſabords de la ſeconde bande auront deux piés & „demi de large, deux piés de haut, & ſeront deux piés au-deſſus du ſecond „pont. Les ſabords de deſſus le haut pont, auront deux piés de large, „dix-huit pouces de haut, & ſeront dix-huit pouces au-deſſus du pont. Les „ſabords de la dunette auront deux piés de large, un pié & demi de haut, „& ſeront neuf pouces & demi au-deſſus de la ſole.

„L'Eperon aura vingt-huit piés de long; & le plus haut porte-vergue „s'étendra juſqu'à douze piés dans le vaiſſeau.

DEVIS d'un navire de cent-cinquante-quatre piés de long, de l'étrave à l'étam- „bord; de trente-huit piés de bau, & dix-ſept piés trois pouces de creux.

„La Quille avoit cent-vingt-ſix piés huit pouces de long, vingt-deux pou- „ces d'épaiſſeur, & autant de largeur en ſon milieu; ſeize pouces d'épais au „talon, & dix-ſept pouces de large. En ſon deſſous il y avoit une fauſſe- „quille d'une planche de chêne de quatre pouces d'épais, qui s'étendoit de „châque côté de deux pouces au-delà de la quille, afin d'y poſer les dou- „bles planches qui montoient en biais contre le fond, & qui étoient ata-

„chées,

„chées, de ſix pouces en ſix pouces, avec trois ou quatre cloux. Le jar-
„lot étoit d'abord de ſept pouces de large, puis en montant vers les bouts
„il revenoit à quatre pouces, & avoit trois pouces & demi de profondeur.
„L'écart du rinjot étoit de trois piés de long. Les gournables des écarts
„étoient à douze pouces les unes des autres. La quille étoit arquée de ſept
„pouces ſur le chantier.

„L'Etrave avoit ſeize pouces d'épais, avec une rablure d'un pouce de cha-
„que côté; trente-trois pouces de large par le haut, vingt-neuf pouces en
„ſon milieu, & quatre piés au bas, à la gorgére. Elle avoit ſix piés &
„demi de ligne courbe en-dedans; quarante piés de hauteur, à meſurer ſur
„ſon courbe en-dehors, & vingt-huit à l'équaire, pris de deſſus la quille
„juſques au haut de la tête en-dedans, & autant de quête.

„L'Etambord avoit trente piés de long en-dedans, & vingt-huit piés en-de-
„hors à l'équaire; & trois piés & demi de quête. Il avoit dix-ſept pouces
„d'épaiſſeur en-dedans; douze pouces en-dehors par le haut, à la liſſe de
„hourdi, & douze pouces au talon; vingt-quatre pouces de largeur par le
„haut, trente-neuf pouces à l'angle des eſtains en-dehors, & ſept piés &
„demi d'étenduë ſur la quille.

„La Liſſe de hourdi avoit vingt-ſept piés de long en-dehors, vingt-deux
„pouces de large, ou de haut en bas, dix-neuf pouces d'épais ſur l'étam-
„bord, ſeize pouces à l'endroit de la courbe, & quinze pouces aux bouts.

„Les Eſtains avoient vingt piés de long, en ligne perpendiculaire; onze
„pouces d'épais; vingt-ſix pouces de large au milieu, & vingt-ſix aux bouts:
„ils ſe joignoient à l'étambord, à quinze piés au-deſſous de la tête, c'eſt-
„à-dire, à deſcendre de haut en bas.

„La plus haute Contre-liſſe, ou Barre de contre-arcaſſe, étoit poſée vingt-
„quatre pouces au-deſſous de la liſſe de hourdi. A l'endroit où elle joig-
„noit l'étambord elle avoit quinze pouces de large, & douze pouces d'épais
„dans l'entaille. La ſeconde contre-liſſe étoit quinze pouces au-deſſous
„de l'autre, & avoit quatorze pouces de large, & douze pouces d'épais dans
„l'entaille. Les ſabords étoient percez à vingt-huit pouces de l'étambord,
„& avoient ſeize pouces en quarré. Les courbes avoient huit pouces d'é-
„pais. Les trous qui étoient à l'arriére, & qui étoient auſſi quarrez, & en
„forme de ſabords, pour y paſſer certaines piéces longues & peſantes, com-
„me des mâts, avoient tout-de-même vingt-ſix pouces de large, & le haut
„du contre-fort leur ſervoit de bas ſeüillet.

„Les deux grands Gabarits avoient vingt-huit piés cinq pouces de hauteur,
„depuis le deſſus de la quille juſques aux bouts du haut des allonges. Les
„allonges tomboient & ſe rétreciſſoient de quatre piés dix pouces, des
„deux côtés, par leur bout d'en-haut. Les gabarits avoient trente-quatre
„pouces à l'équaire dans les fleurs, & leur plus grande largeur à la hauteur
„de ſeize piés.

„A onze piés de la ligne du milieu de la quille, les varangues s'élevoient de
„deux pouces & un quart, & elles avoient onze pouces d'épaiſſeur ſur la
„quille, & dix pouces de largeur. Les genoux avoient dix pouces d'épais,
„& ſept, huit, à neuf pouces de large. Les allonges avoient huit pouces
„d'épais ſous la baloire. Les allonges de revers avoient ſept pouces d'épais
„par le bas, ſix pouces au premier pont, & cinq pouces à la liſſe de vibord.

„Des deux grands Gabarits, le devant de celui qui étoit vers l'avant étoit „posé à trente-deux piés du bout de l'écart de l'étrave en-dedans: celui qui „étoit vers l'arriére, étoit posé derriére six varangues de dix pouces de lar-„ge, qui étoient à sept pouces de distance l'une de l'autre; & au devant de „ces deux gabarits il y avoit encore quatre varangues, & six au derriére, „qui étoient du même gabarit que celles du milieu.

„Les Allonges de poupe avoient vingt-six piés de hauteur au-dessus de la „lisse de hourdi, & étoient par le haut à la distance de quinze piés l'une „de l'autre, à mesurer en-dehors. Le vaisseau avoit vingt-huit piés deux „pouces de large à la lisse de vibord, au-dessus des dogues d'amure. Le „devant des herpes de l'éperon étoit à onze piés six pouces du derriére de „l'étrave: elles avoient vingt-sept piés de distance l'une de l'autre par le haut, „& les bouts qui étoient en-dedans, avoient quatre, cinq, ou six-piés dans „leurs écarts.

„Le Gabarit de l'avant, ou le premier gabarit à l'avant, étoit posé sur le „bout de la quille, & avoit trente quatre piés de large, ou de distance d'un „côté à l'autre, à l'endroit de la baloire. Le gabarit de l'arriére, étoit „posé à vingt-deux piés du talon, à mesurer du côté qui regarde l'arriére, & „avoit à la baloire trente-trois piés de large d'un côté à l'autre.

„Les Lattes avoient trois pouces d'épais, & deux pouces & demi de large: „il y en avoit onze de chaque côté entre la baloire & les gabords, pour „faire les façons du vaisseau. Celle qui étoit la seconde au-dessous de la „baloire, se trouvoit juste dans l'angle extérieur du bout des estains & de „l'étambord, & le bout de la baloire joignoit le haut de la lisse de hourdi.

„La Carlingue avoit vingt-cinq pouces de large en son milieu, & vingt „pouces à l'avant & à l'arriére; onze pouces d'épaisseur en son milieu, „& dix pouces aux bouts. Les écarts en étoient aussi longs que l'espace „que quatre varangues ocupoient, & c'étoient des écarts endentez, qui „étoient entretenus par une cheville de fer dans chaque varangue, qui pas-„soit au-travers, & dans l'écart, & entroit de deux pouces dans la quille.

„Les autres chevilles de fer qui devoient aussi passer dans les écarts de la „quille, avoient la place de leur trou marquée sur la varangue, afin-qu'on „distinguât leurs places, & que les trous des chevilles de la quille & de la „carlingue ne pussent se recontrer ensemble.

„Les Vaigres de fond avoient quatre pouces & un quart d'épais dans leur „milieu & trois pouces aux bouts. Les vaigres d'empature avoient seize „pouces de large, & cinq pouces & demi à six pouces d'épais; & les au-„tres vaigres des fleurs étoient plus minces d'un demi pouce. Les vaigres „qui doubloient le reste du fond du vaisseau vers les côtés, avoient trois „pouces d'épais. Les serre-bauquiéres, tant du faux-pont, que du pre-„mier pont, avoient vingt-deux pouces de large, & six pouces d'épais, & „étoient posées six pouces au dessous des baux. La serre-bauquiére du haut „pont étoit posée cinq pouces au-dessous des baux; & avoit vingt pouces „de large, & cinq pouces d'épais en son milieu.

„Dans l'avant du vaisseau, sous le premier pont, il y avoit sept guerlandes, „de 22. 23. 24. à 25. piés de long, & qui avoient quinze à seize pouces „de largeur & d'épaisseur. La plus basse couvroit le rinjot, ou l'écart de „l'étrave & de la quille: la seconde soutenoit l'écarlingue du pié du mât de

mi-

„miſéne; la troiſiême étoit poſée par-devant contre le pié du même mât: „la quatriême & la cinquiême ne ſervoient qu'à fortifier l'avant : la ſixiê- „me afermiſſoit le bout du faux pont ; & la ſeptiême ſoutenoit celui du „premier pont. Il y avoit contre les quatre plus baſſes guerlandes des ge- „noux d'une groſſeur proportionée.

„Dans les façons de l'arriére il y avoit cinq varangues aculées, & quatre four- „cats : les varangues aculées étoient de la même proportion que les guer- „landes. Celle qui étoit le plus à l'arriére étoit aſſemblée à joints perdus „ſur les bouts des fourcats ; & la premiére du côté de l'avant étoit juſte- „ment derriére les pompes. Il y avoit derriére & devant le grand mât, „deux porques à quatre piés l'une de l'autre, entretenües enſemble par „deux traverſins, leſquelles quatre piéces compoſoient l'écarlingue du pié „du mât. Les Courbes du faux-pont & du premier pont avoient quinze „pouces d'épais, au niveau du bas des ſerre-bauquiéres ; & onze à douze „pouces de large, le long du bord vaiſſeau. Les courbatons, qui étoient „ſous les baux du haut pont, avoient neuf à dix pouces de large, & neuf „pouces d'épais ſur la ſerre-bauquiére.

„Il y avoit neuf Eguillettes à chaque côté, c'eſt-à-dire, une de deux en „deux baux : leur épaiſſeur étoit de quatorze pouces au niveau des deux plus „baſſes ſerre-bauquiéres, & leur largeur de dix à onze pouces. Et depeur- „que le poids des ancres ne chargeât trop le vaiſſeau, il étoit fortifié de „trois autres éguillettes de chaque côté de l'avant dans le gaillard, qui a- „boutiſſoient par le bas ſur la plus baſſe ſerre-bauquiére, & par le haut „contre le gaillard.

„Les Baux des deux plus bas ponts avoient quatorze, quinze, à ſeize pou- „ces de largeur, & à-peu-près autant d'épaiſſeur. Ceux du haut pont a- „voient dix, onze à douze pouces d'épaiſſeur, & pour le moins autant de „largeur. Ceux du premier pont avoient ſept pouces de rondeur ou de „tonture; ceux du faux-pont en avoient deux pouces de moins ; & ceux „du haut pont en avoient deux pouces de plus. Ils étoient poſez, la plu- „part, à la diſtance de quatre piés à quatre piés & demi les uns des au- „tres, hormis ceux qui étoient à-côté de la grande écoutille, qui ſe trou- „voient à ſept piés quatre pouces l'un de l'autre ; & ceux qui étoient de- „vant & derriére le grand mât, qui étoient à cinq piés l'un de l'autre. Le „bau qui étoit devant ce mât, ou du côté qui regardoit l'avant, ſe trou- „voit juſtement, auſſi du côté du mât qui regardoit l'avant, au milieu du „vaiſſeau, à meſurer de l'étrave à l'étambord, ſur le premier pont.

„Les Serre-goutiéres & les Faix de pont avoient ſix pouces d'épais, & leur „largeur étoit d'une proportion raiſonnable ; mais les faix de pont & les „ſerre-goutiéres du haut pont étoient plus minces d'un pouce, hormis les „faix de pont qui étoient devant le mât, & dans leſquels entroit le caille- „botis, qui avoient ſept pouces d'épais, & qui étoient à ſept piés ſix pou- „ces l'un de l'autre.

„Afin-que le doublage fût plus uni, le vaiſſeau n'avoit, ſous les ſabords, „qu'une préceinte dont l'épaiſſeur étoit de huit pouces, & la largeur de „quatorze à quinze pouces : mais pour lui donner plus de façons, & en „rendre le gabarit plus agréable, il y avoit encore un grand bout de pré- „ceinte, de la même proportion que cette premiére, & qui étoit vingt-

„cinq pouces au-deſſous, qui commençoit auſſi à l'arcaſſe, & venoit ſe ter-
„miner & ſe perdre dans le doublage. De chaque côté, ſous cette préceinte, le vaiſſeau étoit fortifié de ſix planches, qui avoient chacune ſix pouces d'épais, & qui étoient mêlées à l'avant & à l'arriére, & dans les fleurs, avec des planches de quatre pouces. La fermure des ſabords avoit quarante-quatre pouces de large, & quatre pouces d'épais. Au-deſſus des ſabords il y avoit une préceinte de quatorze pouces de largeur & de trois pouces & demi d'épaiſſeur. La fermure qui étoit au-deſſus, avoit quatorze pouces de large, & trois pouces & demi d'épais. La préceinte qui étoit au-deſſus de cette fermure, avoit treize pouces de large, & ſix pouces d'épais. Le bordage qui étoit au-deſſus avoit vingt-quatre pouces de large, & trois pouces d'épais. La liſſe de vibord avoit onze pouces de large & ſix pouces d'épais.

„L'Eperon avoit vingt piés & demi de longueur, à prendre ſur le haut de l'aiguille inférieure. Le Lion avoit onze piés ſix pouces de long. La friſe avoit dix-ſept pouces de large, entre les deux aiguilles du côté de l'étrave, & onze pouces en-devant, & toute cette avance du vaiſſeau étoit garnie de ſept couples de courbatons.

„Les Boſſoirs étoient quarrez, & avoient quinze pouces d'épais, & faiſoient ſaillie ſur l'avant de trente-ſix pouces au-delà des porte-vergues.

„Les Porte-haubans du mât d'avant avoient vingt-huit piés de long, vingt pouces de large par-devant, & ſeize pouces par-derriére, avec quatre pouces d'épais en-dedans, & trois & demi en-dehors; & neuf couples de haubans y étoient frapez. Les grands porte-haubans avoient trente-cinq piés de long, & la même largeur par-devant & par-derriére que ceux du mât de miſéne; mais ils avoient d'épaiſſeur un demi pouce de plus, auſſi tant par-devant que par-derriére; & dix couples de haubans y étoient frapez. Les porte-haubans du mât d'artimon avoient ſeize piés ſix pouces de long; quinze pouces de large par-devant, & douze pouces à l'arriére; trois pouces & demi d'épais en-dedans, & trois pouces en-dehors.

„Le Gouvernail avoit cinquante-deux pouces de large par le bas, & vingt-ſix pouces à la jaumiére; dix-neuf pouces d'épais par le haut en-devant, & ſeize pouces par-derriére. La jaumiére avoit dix & douze pouces en-dedans, huit & dix pouces par-derriére. Le gouvernail étoit ſuſpendu ſur ſept pentures, dont les mâles, ou gonds, avoient trois pouces trois quarts de diamétre. Le timon avoit onze pouces de large à la jaumiére, & douze pouces d'épais. Le quart-de-rond avoit neuf pouces de largeur, & autant d'épaiſſeur, & étoit à la diſtance de vingt & un pié du revers, à meſurer ſur la liſſe de hourdi. Il y avoit dix-huit piés d'étenduë ſur quoi le timon pouvoit ſe mouvoir, & dans cette étenduë le quart-de-rond avoit quatre pouces d'arc par le haut, & en avant autant qu'on lui en avoit pu donner. La manuelle avoit douze piés trois pouces de long ſans la boucle; & la noix, ou le moulinet, qui tournoit dans le hulot, avoit quatorze pouces de long entre les chevilles. Le dos d'âne étoit élevé de vingt-trois pouces au-deſſus de la teugue, & long d'onze pouces en-travers du vaiſſeau, & large de treize pouces. Il y avoit au-deſſus une petite écoutille par où le Maître, ou le Pilote, pouvoit aiſément parler au Timonier.

„Le

„Le grand Habitacle du Timonier avoit ſeize piés ſix pouces de long, cinq „piés de haut, & ſeize piés de large, & étoit ſéparé en deux. Le petit „habitacle avoit trois piés ſix pouces de long, trois piés quatre pouces de „haut, & treize pouces de large, & étoit ſéparé en trois.

„La premiére Friſe de la poupe, qui étoit au-deſſus de la liſſe de hourdi, „avoit dix-huit pouces de large en ſon milieu, ſeize pouces aux bouts, & „cinq pouces d'épais. Elle avoit par-derriére autant de bombement que „la liſſe de hourdi; & de bas en haut autant de rondeur en-bas que les bar-„rots du haut pont, mais elle en avoit deux pouces de plus par le haut. „Elle étoit poſée cinq piés ſix pouces derriére les allonges de poupe, & „dans ſon milieu elle s'élevoit de dix pouces au-deſſus du bordage du haut pont, „qui la joignoit. Elle étoit ſoutenuë de quatorze montans de revers, qui „avoient ſept pouces de large, & ſix pouces d'épais. Les deux du milieu, „entre leſquels joüoit le gouvernail, étoient à la diſtance de trente-deux pou-„ces l'un de l'autre; & ils étoient tous entretenus par une planche de chêne „qui étoit couſuë deſſus. Le voutis étoit fermé avec des planches de deux „pouces d'épaiſſeur. Les autres friſes, la ſimaiſe, les Termes, & les autres „ornemens, étoient d'une proportion convenable.

„Le pié de la galerie étoit de dix piés de longueur. Il y avoit ſept cour-„batons de ſix pouces de large, & de cinq pouces d'épais, & il y en avoit „autant au-haut, ſous ſon couvert. Ils entroient de trente ſix pouces au-„dedans du vaiſſeau, c'eſt-à-dire au-delà des allonges de poupe. La cloi-„ſon de la galerie étoit à la diſtance de trente-neuf pouces du derriére des „allonges de poupe. La planche ouvragée de ſculpture qui étoit ſur le „côté de la galerie, avoit dix-huit pouces de large à l'arriére, & treize „pouces à l'avant. Les Termes du haut du couronnement avoient douze „pouces de large d'un côté à l'autre, & autant d'épaiſſeur qu'on avoit pu „leur en donner: ceux qui étoient à l'angle en avoient autant, & tous les „autres un peu moins.

AUTRE Devis d'un vaiſſeau de cent-quarante piés de long de l'étrave à l'étambord; de trente-quatre piés de bau, quinze piés de creux ſous le côté du premier pont, pris au niveau des goutiéres, & de ſept piés & demi de hauteur entre deux ponts, percé de deux bandes de ſabords.

„Il a cent-dix-neuf piés & demi de quille portant ſur terre. La quille a „deux piés de large en ſon milieu; vingt pouces d'épais, ou de haut en „bas, & ſeize pouces à l'avant & à l'arriére; & eſt par les deux bouts de „la même largeur que l'étrave & l'étambord. Les écarts ſont de douze „piés de long.

„La hauteur de l'étrave priſe à l'équaire, eſt de vingt-cinq piés & demi. „Elle a dix-huit piés de quête; trois piés de large par le haut, & trois piés „& demi par le bas ſur la quille. Elle a ſeize pouces d'épais en-dedans, „& un pié en-dehors; & quatre piés de ligne courbe juſques à ſon dehors. „La hauteur de l'étambord eſt de vingt-cinq piés à l'équaire. Il a trois piés & „demi de quête; ſeize pouces d'épais en-dedans & un pié en-dehors; un „pié trois quarts de large par le haut, à la liſſe de hourdi, & ſix piés par „le bas ſur la quille, s'avançant en-dehors de douze pouces au-delà de la „liſſe.

„La Liſſe de hourdi a vingt-trois piés de long, quatorze pouces de large

au-

„autant d'épaiſſeur & d'arc. Les eſtains ont un pié & demi d'épais. Les „allonges de poupe ont vingt-quatre piés de hauteur, au-deſſus de la liſſe „de hourdi, & ſont à la diſtance de quatre piés un quart l'une de l'autre, „par le haut.

„Le fond a vingt-deux piés de large, & s'élève de huit pouces vers les „côtés. Les varangues ont un pié d'épaiſſeur ſur la quille, & dix pouces „dans les fleurs. Les allonges ont huit pouces d'épais ſur le franc-borda- „ge entre les fleurs & la premiére préceinte, ſix pouces & demi à la ba- „loire, & quatre pouces & demi par le bout d'en-haut.

„Les Préceintes qui ſont au-deſſous des ſabords, ont treize pouces de large, „ſept pouces d'épais; la fermure, ſeize pouces de large. La plus baſſe „préceinte a trois piés & demi de relevement à l'avant, & neuf piés & de- „mi à l'arriére. La fermure des ſabords a trois piés un quart de large, „& la préceinte au-deſſus a ſix pouces d'épaiſſeur, & douze pouces de lar- „geur. La fermure qui eſt au-deſſus de cette préceinte a quinze pouces „de large; & la préceinte qui eſt au-deſſus a cinq pouces & demi d'epaiſ- „ſeur, & un pié de largeur. La fermure des ſabords de la plus haute ban- „de à deux piés & demi de large. La liſſe de vibord a dix pouces de lar- „ge, & quatre pouces & demi d'épais. La premiére planche au-deſſus de „la liſſe de vibord a dix-neuf pouces de large.

„Les Baux du premier pont ont quatorze pouces d'épaiſſeur, & huit pou- „ces de rondeur au grand gabarit, & ſont poſez à trois piés & demi l'un „de l'autre, hormis les baux de l'écoutille, qui ſont à la diſtance de ſix „piés. Les barrots du haut pont ont un pié d'épaiſſeur, & quinze pouces „de rondeur au grand gabarit.

„La Carlingue a deux piés & demi de large & un pié d'épais. Les ſerre- „bauquiéres du bas pont ont cinq pouces & demi d'épaiſſeur, & autant de „largeur que le bois l'a pu permettre. Les ſerre-goutiéres ont ſeize pouces „d'épais du côté du bordage. Les ſerre-bauquiéres du haut pont ont qua- „tre pouces d'épais, & les ſerre-goutiéres auſſi quatre pouces.

FAIRE, Fournir, Donner le Devis du radoub d'un vaiſſeau. *Een certer opſtellen en overgeven, wat'er aan een ſchip te lappen en te vermaaken is.*

DEXTRIBORD, Tribord, Eſtribord, Tienbord. *Stuurboord.*

C'eſt le côté du vaiſſeau qui eſt à la main droite de celui qui étant à la poupe fait face vers la proüe. Sur la Méditerranée on dit Eſtribord, & ſur l'Océan Tienbord, Stribord, ou Tribord. Voiez, Stribord.

D I.

DIAME'TRE d'un canon. *Mondt-diameter van een ſtuk geſchuts, Middel-trek, Middel-lijn.*

C'eſt l'étendüe de l'ouverture d'un canon priſe en droite ligne en-dedans, ou en croix d'un bord à l'autre.

DIAME'TRE d'un boulet. *Kogels diameter, Middel-lijn.*

C'eſt la ligne qui paſſe par le centre du boulet, & qui aboutit à ſa circonférence.

DIGON, ou Diguon. *Wimpel-ſtok.*

C'eſt le bâton qui porte un pendant, une flame ou banderolle arborée au bout d'une vergue.

DIGUE. *Dijk.*

C'eſt

C'eſt un ouvrage de charpenterie, de maçonnerie, ou de faſcinage, dont on fait un obſtacle qu'on opoſe à l'entrée ou au cours des eaux. Les digues ſe font avec des élévations de terre, mêlées de claies, de pieux, de pierres, & autres choſes ſemblables.

DILIGENCE. *Veer-ſchuit.*

On apelle Diligence de certaines commodités de bateaux, dont on ſe ſert pour aller en peu de jours aux lieux pour leſquels on les a établies.

PRENDRE la Diligence, Aller par la Diligence. *Met de veer-ſchuit vaaren.*

DIOPTRES. *Gaaten in 't viſier, of in de pinnule van een aſtrolabium.*

Ce ſont des trous percez dans les pinnules de l'alhidade d'un aſtrolabe. Voiez, Alhidade & Aſtrolabe.

DISPUTER le vent. Voiez, Vent.

DISTANCE des ports. *Afgeleegentheid, Veerheid.*

Les diſtances des ports, des iſles, des côtes, & des vaiſſeaux, s'expriment par le nombre des lieües, & par le rumb de vent qui court en droiture de l'une à l'autre. A ſix lieües, au Sud-oüeſt de cette iſle, on trouve un bas-fond très-dangereux, qui eſt Nord & Sud avec le cap dont nous avons parlé. Il nous fallut tenir à quatre cables de leur frégate, qui nous demeura au Nord.

DISTANCES des ſabords. *De wijdte tuſſchen de poorten.*

Ce ſont les parties du vaiſſeau qui ſe trouvent d'un ſabord à l'autre, ainſi qu'un merlon ſe trouve entre deux embraſures.

DIVISION d'une armée navale. *Smal-deel, Afdeiling, Verdeeling, Smal-verdeeling.*

C'eſt une certaine quantité de vaiſſeaux d'une armée navale, qui ſont ſous le commandement d'un Oficier Général. La ſignification de ce terme n'eſt pas encore bien déterminée, car on s'en ſert quelquefois pour marquer la troiſiême partie d'une armée navale, qu'on apelle autrement Eſcadre, & quelquefois c'en eſt la neuviême partie; ce qui arive lors-que l'armée eſt diſtribuée en trois eſcadres; car alors chaque eſcadre eſt diſtribuée en trois diviſions, comme il ſe pratiqua pendant les campagnes navales de 1672. & 1673. dans la jonction des armées de France & d'Angleterre. Celle d'Angleterre formoit deux eſcadres, la rouge & la bleüe, chacune partagée en trois diviſions, & l'armée de France, qui formoit l'eſcadre blanche, étoit auſſi diſtribuée en trois diviſions.

„Le Duc d'York commandoit l'eſcadre rouge, qui formoit le corps de ba-
„taille. Le Comte de Montaigu, ou de Sandwich, commandoit l'eſcadre
„bleüe qui faiſoit l'aile gauche; & le Comte d'Eſtrée commandoit l'eſca-
„dre blanche, qui faiſoit l'aile droite. Il y avoit auſſi trois eſcadres dans
„l'armée de Hollande, & chaque eſcadre étoit pareillement diſtribuée en
„trois diviſions. Sa marche étoit ſur une ligne droite: le Lieutenant-a-
„miral Général de Ruiter étoit au milieu avec la principale eſcadre; Van
„Ghent Lieutenant-Amiral d'Amſterdam, étoit à la droite; & Bankert
„Lieutenant-amiral de Zélande, étoit à la gauche: c'eſt-à-dire, l'an
„1672. Mais l'an 1673. le Comte d'Eſtrée avec l'eſcadre blanche eut le
„corps de bataille; le Prince Robert, qui commandoit l'eſcadre rouge des
„Anglois, eut l'avant-garde; & l'Amiral Spragh, qui commandoit l'eſca-
„dre bleüe, eut l'arriere-garde. Les François ont prétendu que c'étoit

„par déférence que les Anglois leur avoient cédé la place la plus honora-
„ble; & les Anglois, dont la complaiſance avoit cauſé de la ſurpriſe, di-
„ſoient qu'ils l'avoient fait pour éviter, en ce combat, les ſoupçons que la
„conduite des François leur avoit donnez dans la bataille de l'année pré-
„cédente.

„L'armée des Hollandois fut encore diviſée en trois eſcadres, comme celle
„de leurs ennemis : le Lieutenant-amiral Géneral de Ruiter commandoit
„celle du milieu ; Corneille Tromp Lieutenant-amiral d'Amſterdam,
„commandoit l'avantgarde; & le Lieutenant-amiral Bankert commandoit
„l'arriére-garde. Chacun des deux partis s'atribua la victoire dans ces deux
„batailles ; mais s'il en faut juger par les ſuites, on ſait que les ennemis
„de la Hollande l'avoient alors réduite aux abois par terre, de-ſorte que ſi
„elle eût reçu quelque échec par mer, il n'y a pas de doute qu'elle n'eût
„jamais pu s'en relever.

Dans un combat naval l'ordre de bataille, quand les armées ſont en préſence, eſt de mettre ſur une ligne toutes les eſcadres, & toutes les diviſions d'un même parti; & cet ordre de bataille ſe garde autant que le vent, la valeur & la fortune le peuvent permettre. Pendant ce combat le vaiſſeau du Contre-amiral aïant été très-incommodé, & ſe trouvant percé à l'eau, le Commandant choiſit un autre vaiſſeau de ſa diviſion pour le monter, ne lui étant pas permis d'en prendre un d'une autre diviſion.

FAIRE & Ordonner les Diviſions d'une armée navale, pour la mettre en ordre de bataille. *Een oorlogs-vloot ſchaaren, of verdeelen.*

COMMANDANT d'une Diviſion. *Hooft van een Smal-deel.*

DIXIE'ME. *Tiende verhooginge om de lekkadie.*

C'eſt une augmentation que fournit le Munitionaire des vivres, d'une barique ſur dix, pour le coulage qui pourroit ariver pendant la campagne.

D O

DOGRE, Dogre-bot. *Dogger, Dogger-boot, Dog-boot, Puye.*

C'eſt une ſorte de bâtiment qui navigue vers le Doggre-banc, dans la mer d'Allemagne, & dont on ſe ſert pour y pêcher. Les Dogres ont une foque de beaupré, avec une grande voile, & un hunier au-deſſus. Le pont eſt plat: ils n'ont point de *roef* ou de chambre à l'arriére, mais ils en ont une à l'avant: ils ſont bas, & étroits à l'avant & à l'arriére.

CANOT de Dogre. *Dog-ſchuit.*

DOGUE d'Amure, Dogues d'Amure. *Hals-klamp, Hals-klampen.*

Il y en a un de chaque côté du vaiſſeau. C'eſt un trou où il y a par-dedans un taquet, & une bordure par-dehors. Un de ces trous eſt à babord, & l'autre à ſtribord, dans le platbord, à l'avant du grand mât, pour amurer les couëts de la grande voile. La diſtance compriſe entre l'étambrai du grand mât & l'un ou l'autre des dogues d'amure, eſt égale à la longueur du maître bau.

„On place ordinairement les Dogues d'amure aux deux cinquiêmes parties
„de la longueur du vaiſſeau, à prendre de l'avant; ou juſtement au-deſſus
„du ſecond ſabord.

„Le Dogue d'amure d'un vaiſſeau de cent trente-quatre piés de long, de
„l'étrave à l'étambord, doit avoir huit pouces de large, & ſept pouces &
„demi d'épais, c'eſt-à-dire, la piéce de bois où ſont percez les trous, ex
„& la

„& la piéce & les trous conjointement ou ſéparément s'apellent Dogues „d'amure. Le grand trou du dogue d'amure eſt de trois pouces & demi de „large, & le trou qui eſt au-deſſus doit avoir deux pouces. La bordure „qui eſt preſque toujours ouvragée au-dehors du dogue d'amure, s'apelle „en Flamand, *Hals-hout*, ou *Hals-borduur-hout*. le trou s'apelle proprement, „*Hals-gat*, & le taquet qui eſt en-dedans, *Hals-klamp ;* mais ce dernier mot „eſt uſité en Flamand pour le tout enſemble, comme Dogue d'amure eſt „pris en François en ce même ſens.

DOIGT. *Vinger.*

C'étoit une ancienne meſure Romaine, qui faiſoit neuf lignes du pouce de Roi.

DONNER des culées. Voiez, Culées.

DONNER un grand hunier à un autre vaiſſeau. *Een groot mars-zeil te kloek een ander ſchip vallen in 't zeilen. By een heel mars-zeil beter zeilen.*

C'eſt-à-dire que quoi-qu'un vaiſſeau eût moins de cette voile, ou de ces voiles, au vent, il ne laiſſeroit pas d'aller auſſi vîte que cet autre vaiſſeau.

DONNER à la côte. *De kuſt verkieſen, Het tegen de kuſt ſetten, 't Tegens de wal ſetten, Strandt kieſen.*

Cela ſe dit pour aller échoüer à terre par néceſſité.

DONNER à la côte & contre des rochers. *Aan laager wal en tegens de klippen vervallen, Tegen ſtrandt drijven.*

C'eſt aller échoüer, ou faire naufrage par accident.

DONNER le feu au canon. *Los-branden.*

DONNER dedans. *Inloopen, Inzeilen, Inboegen.*

Ce terme ſe dit pour entrer dans une rade, dans une riviére, dans un havre.

DONNER vent devant. *Door de windt op duuwen, om te wenden.*

C'eſt mettre le vent ſur les voiles, afin de faire enſuite courir le navire à un autre air de vent.

DONNE VENT devant. *Legt uw roer aan ly ; Geef uw fokke-boelijn een ſchootje ; Los uw maager-mannetje.*

C'eſt un commandement que l'on fait au Timonier, pour qu'il mette le gouvernail de maniére que le vaiſſeau préſente le devant au lieu d'où vient

le vent, & qu'il mette le vent ſur les voiles, pour faire en-ſuite courir le navire à un autre rumb.

DORER. *Smeeren.* Voiez, Eſpalmer.
Cela ſignifie, Donner le ſuif à un vaiſſeau.

DORMANTE. Eau Dormante. *Staand, of Stil-ſtaand waater.*
C'eſt une eau qui n'a point de cours, comme celle d'un foſſé, ou d'un marais. Voiez, Eau.

DORMANT, Dormans. *Het vaſt endt van een loopende touwerk, Staander.*
Ce ſont des bouts, ou des branches, toujours fixes, de quelques cordages qui manœuvrent ſouvent : ainſi les bras ont leurs dormans, c'eſt-à-dire, une branche du bras de hune, par éxemple, qui eſt frapée ou atachée à l'étai, & qui y demeure fixe, quoi-que le reſte du cordage ait du mouvement, & puiſſe être largué, filé, & halé, ſelon l'ocaſion. Il y a des dormans de cargues-point, de bras, de perroquets, de driſſes &c.

DOS d'Ane. *Boog boven de ſtier-plegt, Bogt boven de kolder-ſtok.*
C'eſt une ouverture que l'on fait en demi-cercle à quelques vaiſſeaux, afin de couvrir le paſſage du bout de la manuelle.
„Le Dos d'âne, dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, s'é-
„tend à dix-huit pouces du fronteau, & il a quinze pouces de large : il va
„en étreciſſant, & finit à un pié & demi du bord. Ses côtés ſont faits d'u-
„ne planche coupée de travers, d'un pouce & demi d'épaiſſeur, & il eſt
„couvert de planches épaiſſes d'un pouce.

DOSSES, Doſſe-flache. *Waan-zijde, of Schraale kant van een hout, Wanne-kant.*
Ce ſont des piéces de bois refendües, épaiſſes, & aſſez larges. On donne ce même nom aux ais de bateau, & proprement les Charpentiers apellent Doſſes, des planches qui ſont ſciées d'un côté, & qui de l'autre ont preſque toujours l'écorce de l'arbre. Doſſe-flache eſt dans un arbre que l'on équarrit, la premiére planche qui s'enlève, & où d'un côté l'on voit l'écorce.

D'OU eſt le Navire? *Holla, Want Schip?*
C'eſt une demande qui ſe fait à un vaiſſeau lors-qu'on le rencontre, ſoit en mer, ou ſoit moüillé dans une rade, pour ſavoir de quel païs il eſt.

DOUBLAGE. *Verdubbeling, Voering, Dubbeling.*
C'eſt un ſecond bordage, ou revêtement de planches, qu'on met par-dehors aux fonds des vaiſſeaux qui vont dans les voiages de long cours, ou dans les païs chauds. Ces planches ont, d'ordinaire, l'épaiſſeur d'un pouce & demi, & on les fait de chêne, ou de ſapin, mais plus ordinairement de ſapin. Cela ſe fait pour la conſervation du franc-bord du vaiſſeau, & pour empêcher que les vers qui s'engendrent en ces mers-là, ne le criblent par le fond. Lors-qu'on poſe ce doublage, on le garnit de ploc, & outre cela il y a des gens qui garniſſent le franc-bord de gros papier gris. Le doublage a cette incommodité, qu'il retarde la courſe & coulée du vaiſſeau, parce-qu'il le rend plus peſant, & il gâte ſes façons. Le doublage de ce vaiſſeau l'a beaucoup appeſanti.
„Les vaiſſeaux qu'on deſtine pour l'Oüeſt, ſur-tout pour les lieux éloig-
„nez, ont beſoin d'un bon doublage, qui ſoit garni d'une infinité de
„cloux & de ploc entre le doublage & le franc-bord : on y met même
„quel-

,,quelquefois du cuivre, afin de garantir le bois de la criblure des vers.

DOUBLE d'une manœuvre. Hale ſur le double. *Vat, of hijs boven de handt.*

C'eſt comme qui diroit, ou le milieu, ou quelque autre partie de cette manœuvre, ſur laquelle pluſieurs perſonnes tirent de concert, ſans qu'il ſoit néceſſaire d'en prendre le bout, lequel demeure roüé, ou plié, dans ſa place ordinaire.

DOUBLER un vaiſſeau. *Een ſchip verdubbelen, of voeren, Een huidt onder omhaalen, Met een dubbelde huidt voorſien.*

C'eſt lui donner un doublage, ou un revêtement de planches. Voiez, Souffler.

DOUBLER un cap, Parer un cap. *Een kaap te boven komen, raaken, of zeilen; Boven haalen, of raaken.*

C'eſt paſſer au-delà, & le laiſſer à l'arriére.

DOUBLER une pointe. *Een hoek boven zeilen.*

C'eſt auſſi paſſer au-delà, & la laiſſer derriére.

DOUCEUR. Faire une choſe en douceur. *Soetjes of Sachtjes iets doen.*

C'eſt faire une choſe doucement.

DOUCIN. *Brak-waater.*

C'eſt le nom que quelques-uns donnent à de l'eau douce, mêlée avec de l'eau de mer.

DOUCINE. *Een Holletje.*

C'eſt proprement la cimaiſe, ou gueule droite, dont la partie la plus avancée eſt concave.

D R.

DRAGON, Dragons. *Hoos, Hooſe, Onweers-hoofdt.*

Ce ſont de gros tourbillons d'eau que trouvent ſouvent ceux qui navigent ſous la Ligne, & entre les Tropiques. Ils briſeroient ou feroient couler à fond les vaiſſeaux qui paſſeroient par-deſſous. Voiez, Pompe de mer & Puchot.

DRAGON de vent. *Wervel-windt.*

C'eſt un orage violent & ſubit, qui d'ordinaire deſempare les vaiſſeaux, & les feroit tourner, ſi l'on n'avoit ſoin de ſerrer les voiles.

DRAGUE. *Een Spade.*

C'eſt une pelle de fer plate par le devant; & aïant un rebord de trois côtés. Elle a un long manche de bois, & ſert à tirer le ſable, la boüe, & les immondices des riviéres & des canaux.

DRAGUE de canon. *Broek, Broekinge.*

C'eſt un gros cordage, dont ſe ſervent les Canoniers ſur les vaiſſeaux, pour arrêter le recul des piéces, quand elles tirent.

DRAGUE d'avirons. *Een Bos van drie riemen.*

C'eſt un paquet de trois avirons.

DRAGUER. *Een gragt met de ſpade uitſpitten.*

C'eſt nétoïer le fond d'un canal; ou d'une riviére avec la pelle, ou béche de fer, qui s'apelle Drague.

DRAGUER l'ancre. *Het anker viſſchen.*

C'eſt auſſi chercher une ancre perdüe dans la mer, avec un gros cordage qu'on apelle Drague. On atache cette drague par ſes deux bouts aux côtés

tés de deux chaloupes qui ſe préſentent le flanc, & qui ſont à quelque diſtance l'une de l'autre. Au milieu de la drague, ſont ſuſpendus des boulets de canon, ou quelque autre choſe qui pèſe beaucoup, ce qui la fait enfoncer juſques au fond de la mer, en-ſorte que les deux chaloupes voguant en avant, entraînent la drague qui raſe le fond ; ce qui fait que ſi elle rencontre l'ancre que l'on cherche, elle l'accroche, & fait connoître l'endroit où elle eſt.

DRESSER les vergues. *De reën regt braſſen, regt ſetten ; De reën in 't kruis ſetten.*

Quand les voiles ſeront ferlées, dreſſe la vergue de grand hunier & roüe les manœuvres. *Als de zeilen beſlaagen zijn, regt uw groote mars-ree, en ſchiet dan het loopende goedt.*

DRESSER une piéce de bois. *Slegten.*

C'eſt aplanir, ou préparer autrement une piéce de bois avec l'herminette.

DRESSE la chaloupe. Voiez, Barque droite.

DRISSE, ou Iſſas. *Kardeel, Val.*

C'eſt un cordage qui ſert à iſſer & amener la vergue, ou un pavillon, le long du mât. L'étague y répond par le bas, & par le haut elle ſaiſit la vergue. Les pavillons & chaque vergue ont leurs driſſes particuliéres. Il faut bien prendre garde en liſant les Ecrivains tant François que Flamands, auſſi-bien qu'en parlant avec les Mariniers, à ces deux mots de Driſſe, & d'Etague. Comme ces deux cordages aboutiſſent l'un ſur l'autre, & que tous deux ne font que comme une manœuvre, ſouvent on ne ſe ſert que d'un mot pour les déſigner, & l'on dit & écrit tantôt Driſſe, & tantôt E'tague ; tantôt *Kardeel* & tantot *Draay-reep*. Il y a plus ; c'eſt que dans les figures mêmes des vaiſſeaux qui ſont marquées avec des renvois, on ne fait le plus ſouvent qu'un renvoi pour ces deux manœuvres, & par conſéquent on ne met auſſi qu'un nom. Mais quelquefois la marque du renvoi eſt à la partie baſſe de la manœuvre, & alors on trouve Driſſe, *Kardeel:* tantôt il eſt à la plus haute partie, & alors on trouve Etague, *Draay-reep ;* ſi-bien que ceux qui ne ſavent pas la choſe, ſe trouvent embaraſſez, & ont de la peine à la démêler. Mais ce qu'il y a de plus ſingulier, c'eſt que pluſieurs mariniers ne la ſavent pas démêler eux-mêmes, ainſi qu'on en a eu pluſieurs fois l'expérience, en les interrogeant ſur cet article. Peut-être même qu'en écrivant ceci on s'eſt encore trompé. Néammoins on peut aſſurer qu'on a pris toutes les précautions poſſibles pour ne s'abuſer pas. Voiez, Etague.

Voici ce qu'en dit un Ecrivain François. Les Driſſes ſervent pour tirer l'étague, afin de tirer ou amener les voiles. L'étague ſe tient aux driſſes & paſſe ſur des roüaux qui ſont à côté du mât, l'un à babord, & l'autre à ſtribord, atachée ſous la hune. Elle ſaiſit le mât, & par le bout du bas s'amarre au marmot nommé ſep de driſſe. Et ailleurs ; La Driſſe de la grande vergue, qui eſt amarrée par le bout d'en-bas au ſep de driſſe qui eſt au pié du grand mât, vient répondre par en-haut à la corde qui eſt apellée Etague, ou Itacle, qui ſaiſit le milieu de la vergue.

LA DRISSE eſt jointe par ſa poulie à l'étague, pour hiſſer la vergue. *De val is vaſt, met ſijn blok, aan de draay-reep, om de ree op te hyzen.*

DRISSE de la vergue d'artimon. *Het Beſaans-kardeel, of val.*

DRISSE de la grande vergue. *Het groot Kardeel, of val.*
DRISSE de la vergue de miſéne. *Het Fokke-kardeel, of val.*
DRISSE de la vergue de beaupré. *Het Blinde-val.*
DRISSE de la vergue de grand hunier. *Het groot Mars-zeils-val.*
DRISSE de la vergue de petit hunier. *Het Voor-mars-zeils-val.*
DRISSE de perroquet de fougue. *Het Kruis-zeils-val, of reep.*
DRISSE de grand perroquet. *Het groot Bram-zeils-val, of reep.*
DRISSE de perroquet d'avant. *Het Voor-bram-zeils-val, of reep.*
DRISSE de perroquet de beaupré. *Boven-blinde-val, of reep.*
DRISSE de voile d'étai. *Stag-zeils-val, Honde-fok.*
DRISSE de pavillon. *Vlagge-val.*

C'eſt une petite corde qui ſert à arborer & à amener le pavillon.

ALLONGE la Driſſe. *Maakt de val klaar.*

C'eſt un commandement que l'on fait pour faire étendre la driſſe, afin-que pluſieurs hommes la puiſſent prendre, & la tirer de concert & tous à la fois. Ce commandement ſe fait non-ſeulement pour toutes les driſſes, mais encore pour toutes les autres manœuvres ſur leſquelles on veut tirer, ou haler.

DROGUERIE. *Het viſſchen en onder ſout brengen van den haaring.*

Ce terme ſe dit de la pêche & de la préparation du harang.

DROIT de Varech, ou Varet. *Strand-recht.*

C'eſt tout ce que les Seigneurs des fiefs voiſins de la mer des côtes de Normandie prétendent ſur les éfets qu'elle pouſſe ſur le rivage, ſoit de ſon cru, ſoit qu'il vienne d'un naufrage & d'un debris de vaiſſeau.

SEIGNEUR du droit de Varech. *Strandt-heer.*

DROIT d'ancrage. *Ankeraagie, Ankeraſie-regt.*

CE QUI ſe paie pour Droits d'ancrage, de convoi, de havres &c. *Ankeragie-geldt, Gelei-geldt, Haven-geldt.*

„Avant que de mettre à la mer, on ne manque pas de ſe pourvoir des qui-„tances de paiement des droits d'ancrage, de convoi & de havre, & de tous „les droits & traites qui ſe lèvent.

DROITURE. Aller en Droiture, ou Faire ſa route en Droiture. *Koers regt uit regt aan, Regts-wegs vaaren, Regts-wegs brengen.*

C'eſt naviger en droite route, ſans courir ſur des croiſiéres, ſans relâcher, ſans faire eſcale, ni moüiller dans des ports à côté de la traverſée qu'on fait. Nos ordres portent d'aller en droite route à la Martinique. Leurs ordres portent d'aller en droiture à Saint Chriſtophle.

FAIRE route en Droiture en Hollande. *Regt toe na Hollandt zeilen.*

DROSSE, Troſſe, ou Triſſe, ou Palan de canon. *Taalie tot het geſchut.*

Ce ſont les cordages, ou palans qui ſervent à aprocher ou à reculer une piéce de canon de ſon ſabord. Les deux bouts de la droſſe tiennent des deux côtés à deux boucles, en-ſorte que la piéce de canon ne puiſſe reculer que juſqu'à demi-tillac.

DROSSE, Troſſe, Triſſe. *Byvoet.*

Ce mot ſe dit auſſi d'un cordage qui ſerre le racage de la vergue d'artimon, ou des autres vergues, lors-qu'il s'y en trouve. Quelques-uns l'apellent Laniére.

DROSSE de vergue de ſivadiére. Voiez, Triſſe.

DUNES. *Duin, Duinen.*

Ce ſont des hauteurs ou montagnes de ſable ſur le bord de la mer, qui l'empêchent de s'épandre dans les terres. Ce ſont quelquefois de ſimples hauteurs ou côteaux de ſable, quelquefois des levées faites au bord de la mer, & quelquefois des rochers eſcarpez. Ce mot eſt venu de DUN, ou DUM, qui en ancien Gaulois vouloit dire, Lieu éminent, Mont, Forteresſe.

DUNETTE. *Hut, Hutte.*

C'eſt le plus haut étage de l'arriére d'un vaiſſeau, où ſont logez ordinairement les Oficiers ſubalternes, tels que le Maître & Pilote du navire. Dans les navires de guerre il y a toujours de nuit une ſentinelle ſur le plus haut de la dunette, pour répondre aux rondes & aux viſites qui ſont faites par les Oficiers & par le Major, d'heure en heure. Il n'y a point de dunette aux bâtimens dont la quille eſt au-deſſous de ſoixante & quinze piés: ce qui ſe doit entendre des vaiſſeaux de guerre; car les vaiſſeaux marchands en ont, quoi-qu'ils ſoient plus petits.

LE deſſus de la Dunette proche du couronnement. *Kompanie.*

„Dans les grands navires la Dunette ſe ſépare en deux, & il y a quelque-
„fois encore une dunette au-deſſus de la premiére.
„On fait ſouvent devant la porte de la Dunette un couvert comme un petit
„appentis, ſoutenu par des piliers, & aux bouts du demi-pont des apuis
„& de baluſtrades, plus hautes en quelques vaiſſeaux, plus baſſes en d'au-
„tres, fort bien ouvragées; avec des Termes dans les uns, & ſans ces or-
„nemens dans les autres.
„On met au-deſſus des dunettes, auprès du couronnement, un banc pour
„s'aſſeoir, & au-deſſous une cage pour des volailles & pour de pigeons.
„On fait de petites ouvertures quarrées dans le derriére de la dunette, pour
„donner du jour, & l'on y met des vitres. Quelques-uns les font rondes.
„On fait même quelquefois un petit caillebotis au-deſſus.
„La Dunette d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à
„l'étambord, doit avoir cinq piés de haut à ſon bord en-devant,
„& ſix piés & demi à l'arriére. Les barrots doivent avoir treize pouces de
„rondeur, quatre pouces de large, & trois pouces & demi d'épais; & en-
„tre chaque barrot il doit y avoir trois barrotins de deux pouces de large &
„d'un pouce & demi d'épais. Les courbatons doivent avoir trois piés &
„demi de long: leurs branches d'enhaut doivent avoir deux piés trois pou-
„ces de long, cinq pouces de large, & quatre pouces d'épais. La porte
„doit avoir trois piés ſix pouces de large; les montans doivent avoir trois
„pouces & demi de large, & trois pouces d'épais. La piéce de bois qui fait
„l'arc ou l'anſe au-deſſus de la porte, doit avoir treize pouce de haut, trois
„pouces & demi de large, & trois pouces d'épais. Les bordages qui cou-
„vrent la dunette doivent avoir un pouce & demi d'épais. Les ſabords doi-
„vent avoir quatorze pouces & demi de large, & treize pouces & demi
„de haut.

DUNETTE ſur la Dunette, Seconde Dunette. *Boven-hutte.* Voiez, Du-
„nette.
„Il faut que le couvert ou tillac de la ſeconde dunette deſcende à l'arriére
„un peu plus bas que les liſſes, pour l'agrément.
„La dunette de deſſus eſt quelquefois ſéparée en deux petites chambres, & en

„ce

„ce cas on fait la porte au milieu avec deux battans, au milieu desquels est „la traverse qui sert aussi de montant au bout de la cloison.
„Chacun de ces battans ouvre une entrée dans chaque chambre. Le lin„teau de la porte est élevé un peu au-dessus du tillac, afin de faciliter da„vantage l'entrée.

OFICIERS Mariniers qui couchent dans la Dunette. *Huts-gasten.*

E A.

EAU. *Waater.*

C'est un élément humide & froid, un des quatre corps élémentaires, d'une matiére liquide & transparante, & qui par la masse & la consistence de ses parties se rend navigable.

L'Eau de fontaine passe pour la meilleure de toutes, pour sa pureté, étant coulée à-travers la terre, ou par un canal, si ce n'est que le canal soit de plomb; car alors elle perd de sa bonté, à-cause de la céruse que le plomb produit.

Quelques-uns estiment l'Eau de pluïe meilleure que les autres, parce-qu'elle est plus legére, & qu'elle se fait moins sentir à la langue; mais quoiqu'elle soit plus saine, le Soleil atirant toujours en haut ce qui est le plus subtil, elle contracte de mauvaises qualités des riviéres, des étangs, des marais, & de la mer, d'où elle est tirée; outre qu'il s'y mêle des exhalaisons putrides des lieux infectez, & des corps morts qui s'élèvent de la terre en l'air, ce qui fait qu'elle se corrompt plutôt qu'aucune autre, & cause presque aussitôt la toux & le rhume. Il y en a qui préférent l'eau de la rosée de Mai à toutes les autres eaux, à-cause qu'elle les surpasse en subtilité. Elle est en éfet plus pénétrative, étant composée d'un sel plus acre, & d'une liqueur plus volatile. L'Eau de puits est la moindre, étant plus crüe, & souvent plus pesante que celle de fontaine, à-moins qu'elle ne sorte de vives sources. Celle de riviére est plus digérée que l'eau de pluïe, à-cause des raïons du Soleil où elle est exposée; mais pour s'en servir il faut la laisser rasseoir quelque tems, afin-que le limon qu'elle a contracté, ou par la diversité des eaux qui y afflüent de tous côtés, & qui la troublent, ou par les ordures qui tombent dedans, descendent peu-à-peu au fond du vaisseau, après quoi elle devient plus claire, plus nette, & plus saine. Les eaux de neige & de glace, dont la menüe substance est sortie à-mesure que l'eau s'est congelée, sont à rejetter comme très-mauvaises & pernicieuses, aussi-bien que les eaux d'étang & de marais, qui étant dormantes, ou coulant fort lentement, sont impures & bourbeuses.

Il est aisé de juger que les meilleures de toutes ces sortes d'Eaux, ne sont pas trop bonnes pour porter sur la mer, qui étant elle-même une Eau, & une eau qu'on peut dire incorruptible, à-cause de sa salure, ne laisse pas, par les vapeurs qu'elle envoie, de contribuer à la corruption de l'eau qu'on transporte & qui se voiture sur sa surface; concourant ainsi avec la durée & longueur de tems que les eaux douces demeurent sur elle, à les gâter. Ainsi l'on ne sauroit trop prendre de précaution pour embarquer de bonnes eaux, & pour les conserver.

„C'est pourquoi il est bon de laisser reposer l'eau, quand on le peut, avant„que de la mettre dans les fûtailles; lesquelles fûtailles doivent être garnies „de cercles de fer: & s'il arive qu'elle travaille, il faut aussi la laisser re-

„poſer, parce-que ſouvent après cela elle reprend ſon premier goût. „Lors-qu'elle ſe corrompt, & qu'elle a pris quelque mauvaiſe odeur, on „peut la rétablir, en la battant & en la mettant à l'air; ou en y jettant „de l'argille, ou de la terre-à-potier. Quelquefois l'eau crüe, qui eſt „mauvaiſe, devient meilleure quand elle eſt boüillie. Quand elle eſt a„mére on y mêle un peu de farine, qui en deſcendant à fond lui commu„nique un goût plus doux.

EAU douce. *Soet-waater.*

EAU ſalée, *Sout-waater.*

EAU ſommache. *Brak-waater.*

EAUX dormantes. *Staande of ſtil-ſtaande waaters.*

EAUX courantes. *Stroomende of loopende waaters.*

EAU vive. *Springend' waater, Bron-waater.*

EAU HAUTE, ou Haute-eau. *Hoog vloedt, Hoog waater.*

C'eſt quand la marée eſt haute & pleine après ſon montant. Voiez, Haute.

L'EAU MONTE, La mer monte. *Het wauter vloeid.*

EAU BASSE, ou Baſſe-eau, ou Le bas de l'Eau. *Laag waater.*

C'eſt quand la mer a réfoulé, & qu'elle s'eſt retirée. A dix heures du matin il étoit haute-eau dans ce havre; nous y avions le haut de l'eau. Aujourdhui nous avons eu baſſe-eau une heure plus tard qu'hier.

LE VIF DE L'EAU. *Hoog waater, Peil, Spring-vloedt.* Voiez, Haute.

PENDANT le vif de l'Eau. *Als het waater op 't hoogſte was.*

MORTE EAU, ou Mort-d'eau. *Doodt-ſtroom, Doodt-waater.* Voiez, Morte.

EN MORTE EAU. *Op of By laag waater, Op 't laager waater.*

LE MONTANT de l'Eau. *Waſſend waater, Vloedt.*

L'EAU MONTE. *Het waater loopt, vloeidt, waſt.*

L'EAU BAISSE, ou deſcend. *Het waater valt.*

EAUX fermées, Eaux ouvertes. *Beſloote waater, Toe-waater. Open waater.*

C'eſt quand elles ſont priſes par les glaces; ou quand il a dégelé, & qu'on peut naviguer.

IL Y A DE L'EAU, Il n'y a pas d'Eau. *'t Waater is diep genoeg, of is niet diep genoeg.*

C'eſt-à-dire qu'il ſe trouve aſſez de profondeur pour y mener un vaiſſeau, ou qu'il n'y en a pas aſſez.

MEME EAU. *Gelijke diepte, Gelijk waater.*

C'eſt-à-dire, la même profondeur.

L'EAU EST changée. *'t Waater is verandert.*

C'eſt-à-dire qu'elle a changé de couleur, ſoit que cela vienne de ce qu'on aproche des terres, ou d'une autre cauſe.

BASSE EAU, Maigre Eau. *Maager waater, Slegt waater.*

C'eſt un bas-fond où il y a peu d'eau.

L'EAU EST maigre en cet endroit. *Daar is mauger waater, of ſlegt waater in die ſtreek.*

Le commun des matelots dit ainſi, pour dire, qu'il n'y a pas grande profondeur.

FAIRE EAU. Vaiſſeau qui fait Eau. *Een ſchip dat lek is, dat lekt.*

C'eſt-à-dire que l'eau y entre par quelque ouverture ou debris. Nos vaiſſeaux faiſoient tant d'eau de tous les côtés, que les pompes qui joüoient

inceſſamment ne la pouvoient épuiſer. Il y avoit une demie heure que notre frégate étoit incommodée & faiſoit eau, car les deux derniéres bordées de l'ennemi l'avoient percée tant à ſtribord qu'à babord, quatre piés au-deſſus de la quille, comme les Calfas le reconnurent en lardant la bonnette.

PARCE-QUE le vaiſſeau faiſoit Eau. *Mits lekkagie.*

METRE L'EAU haute à un vaiſſeau. *'t Schip met pompen boven houden, of boven waater houden.*

FAIRE DE L'EAU, Faire aiguade. *Waater haalen, Sig van verſch waater voorſien, Waater inneemen.*

C'eſt-à-dire, Faire ſa proviſion d'eau douce. Notre chaloupe alla à terre, à l'iſle de la Guadeloupe, nommée par les Caraïbes, Caracucira, & fit de l'eau à la Riviére-aux-herbes, qui eſt la meilleure de l'iſle.

PRENDRE tant de piés d'Eau. Navire qui prend, ou qui tire douze piés d'eau, quinze piés d'eau. *Een ſchip dat twaalf voeten waater trekt, of diep gaat.*

C'eſt-à-dire, qu'il lui faut douze piés, quinze piés d'eau, pour être à flot, & en état de naviger. Notre vaiſſeau étoit plat de varangues, & ne prenoit que dix piés d'eau. C'eſt une commodité que d'avoir des vaiſſeaux qui prennent peu d'eau.

RECEVOIR des coups à l'Eau, Etre percé de coups à l'Eau. *Schooten onder waater krijgen, Onder waater geſchooten worden.*

C'eſt-à-dire que le vaiſſeau a reçu des coups, qu'il a été percé de coups par les parties du bordage qui enfoncent en l'eau. Notre Amiral reçut deux coups de canon à l'eau.

VAISSEAU percé de coups à la ligne d'Eau, ou de fort. *Een ſchip nevens het waater geſchooten.*

A FLEUR D'EAU. *Tuſſchen windt en waater, Gelijks het waater, Waater-pas.*

VAISSEAU biffé à la ligne d'Eau, ou à fleur d'Eau, & criblé des vers. *Een ſchip tuſſchen windt en waater bedorven, en van de wormen gegeeten.*

TIRER à fleur d'Eau. *Waater-pas ſchieten.*

PREMIE'RE EAU, Seconde Eau. *Eerſte vloedt, Tweede vloedt na den doodt ſtroom.*

Cela ſe dit de la premiére & de la ſeconde fois que la mer commence à monter après le mort-d'eau, dans quelques riviéres comme dans la Charante.

EAU du vaiſſeau. *Sog, Waater, Vaar-waater, Selling.*

C'eſt la trace qui paroît en l'eau après-que le navire à paſſé. En cette ocaſion le mot d'Eau eſt pris pour le Sillage, l'ouaiche, la ſeillure, ou le chemin du vaiſſeau, ou pour l'eſpace qui eſt proche de ſa trace navale, tant à ſtribord qu'à babord.

ETRE ſur l'Eau, ou ſur les Eaux, ou dans les Eaux dun autre vaiſſeau. *In een anders ſchip ſog vaaren, Met een ander in ſijn waater zeilen.*

C'eſt-à-dire qu'on le ſuit de près, qu'on fait ſa même route, & qu'on ſille dans ſon même ſillage. La frégate étoit ſur l'eau de l'Amiral, c'eſt-à-dire, faiſoit ſa route & en étoit proche. On dit auſſi, Marcher dans les eaux d'un autre, Revirer dans ſes eaux.

NOTRE vaiſſeau étoit dans les Eaux de l'Amiral. *Ons ſchip voer, of zeilde in het vaar-waater van den Admiraal.*

METTRE UN Navire à l'Eau. *Een ſchip laaten afloopen.*

C'eſt le pouſſer à l'eau, ou le mettre en mer, quand on le lève de deſſus le chantier, ou qu'il vient d'avoir le radoub à terre. La quille de ce vaiſſeau s'eſt arquée en le mettant à l'eau. On évite cet inconvénient en bâtiſſant dans une forme. Voiez, Lancer.

E B.

E'BAROUI. Vaiſſeau Ebarouï. *Een bekaait ſchip.*

C'eſt un vaiſſeau qui s'eſt deſſéché au Soleil, ou au vent, en-ſorte que les bordages ſe ſoient retirez, & que les coutures ſe ſoient ouvertes. Pour éviter cet inconvénient il faut moüiller très-ſouvent le vaiſſeau, & jetter de l'eau de tous les côtés.

E'BAUCHER. *Het ruw, of rouw van 't hout afhakken.*

En termes de charpenterie, Ebaucher ſe dit d'une piéce de bois qui eſt tracée ſuivant une cherche, lors-qu'on la dreſſe avec la ſcie, ou la coignée, avant-que de la laver ou unir avec l'herminette.

EBAUCHOIR. *Een groote Fermoer.*

C'eſt une ſorte de ciſeau dont les Charpentiers ſe ſervent pour ébaucher les mortaiſes. Il a un manche de bois avec des viroles par les deux bouts. Voiez, Ciſeau.

EBE, ou Juſſant. *Eb, Ebbe, Neer-gaande ty, Vallend waater, Het afloopen of vallen van 't waater.*

C'eſt le deſcendant ou reflux de la marée qui refoule, & s'en va. Atendez à faire voiles qu'il ſoit morte-eau, ou qu'il n'y ait plus qu'un tiers d'ebe, afin de découvrir les bancs que le haut de l'eau vous cacheroit. Il ſe leva un vent de terre qui rendit l'ebe beaucoup plus forte & plus rapide que le flot ne l'avoit été. Le commencement de l'ebe s'apelle en Flamand, *De voor-eb;* & la fin, *De agter-eb*, ou, *Het laatſte van de eb.* Voiez, Juſſant.

UNE EBE. *Een Ebbe.*

C'eſt comme qui diroit que la mer a deſcendu une fois.

IL Y A EBE. *Het ebt, Het is voor-eb, De vloedt begint af te loopen, 't Waater begint te vallen.*

C'eſt-à-dire qu'il y a reflux.

E'BRANLEMENT de toutes les parties d'un vaiſſeau par un coup de mer. *Het dreunen van een ſchip.*

Le bruit que fit la miſéne emportée, & l'ébranlement général du vaiſſeau & de ſes mâts, nous alarma tous.

E C.

E'CARLINGUE. Voiez, Carlingue.

E'CART long. *Haak.*

C'eſt la jonction & aboutiſſement de deux piéces de bois, ſavoir de deux bordages, ou de deux préceintes entaillées.

E'CART ſimple ou quarré. *Enden vierkant tegen malkander aan.*

C'eſt quand les deux piéces de bois ne font ſeulement que ſe toucher quarrément.

E'CART long. *Een Laſch.*

C'eſt un aſſemblage long dans une piéce de bois groſſe & épaiſſe comme dans une quille.

E'CART long dans une piéce de bois beaucoup plus large qu'épaiſſe. *Een Haak.*

C'eſt

„C'eſt comme dans un bordage, ou dans une préceinte. Il eſt bon de ne „faire dans un bordage que le moins d'écarts qu'on peut, & il faut toujours „tâcher d'avoir des planches aſſez longues, pour qu'elles couvrent au-moins „trois gabarits. Ainſi l'on voit qu'en Flamand l'Ecart a deux noms ſelon „l'épaiſſeur des piéces où il ſe fait. La piéce du deſſus a auſſi ſon nom par- „ticulier, qui eſt *Inſteekende haak*, & celle qui joint par-deſſous s'apelle, „*Onder-hangende haak*. C'eſt proprement le deſſus & le deſſous de l'écart.

ECART long, double & endenté. *Een Burg-haak, Laſſchen met een haak in malkander gevoegt.*

ECHAFAUT. *Schavot, Stellazie.*

C'eſt un lieu bâti de bois, qu'on fait en Terre-neuve, ſur le bord de la mer, où l'on acomode la moruë pour ſécher.

ECHAFAUT, Echafaudage. *Stelling, Stelling-hout, Stelladie, Stellagie.*

Ce mot ſe dit encore de l'aſſemblage de pluſieurs piéces de bois & de planches, que l'on ſuſpend avec des cordes ſur les côtés du vaiſſeau, pour y charpenter, ou calfater. On en fait auſſi avec des traverſins, des accores, & des planches. Voiez, Triangle.

ECHAPER. Voiez, Rames, & Voiles.

ECHANTILLON. Des piéces de bois d'Echantillon. *Even-dikke ſtukken houts.*

C'eſt-à-dire, des piéces de bois qui ſont de même groſſeur.

ECHARPES, Aiguilles de l'éperon. *Vitleggers.*

C'eſt un terme de la Manche, qu'on voit dans une figure de vaiſſeau qui a été gravée à Paris, il n'y a pas longtems. Ce ſont les Aiguilles de l'éperon. Voiez, Aiguilles de l'éperon, & Fléche.

ECHARPE. *Een Blok ſonder ſchijf.*

C'eſt une piéce de bois, ou de fer, qui ſoutient la roüe d'une poulie & qui porte le boulon, ou rouët. On dit auſſi Chape, & quelquefois Mouffle. La poulie ſimple s'apelle Echarpe, mais quand il y a pluſieurs roües, on l'apelle plutôt Mouffle.

ECHARPER. *Het blok op het hout naaijen, Blok op naaijen.*

C'eſt un terme de charpenterie. C'eſt faire pluſieurs tours avec un cordage autour d'un fardeau qu'on veut lever, afin d'y atacher une écharpe au bout de laquelle eſt une poulie, où l'on paſſe le cable.

ECHARS. Vent échars. *Een variabel tegen-windt, Een ongeſtaadige windt en tegen.*

C'eſt un vent peu favorable, & qui ſaute d'un rumb à l'autre.

ECHARSER. Le vent écharſe. *De windt is ſchraal, ſlap, ongeſtaadig, en by-na tegen.*

C'eſt-à-dire qu'il eſt foible, inconſtant, & peu favorable.

E'CHELLE. *Een Schaal.*

C'eſt une ligne droite diviſée en parties égales, qui repréſentent des piés, des toiſes, ou telle autre meſure qu'on veut. On apelle Echelle de lieuës cette même ligne droite, diviſée en un certain nombre de parties égales, qui repréſentent des lieuës, des milles, ou autres diſtances itinéraires, que l'on cherche ſur la carte.

E'CHELLE, ou Etape. *Staapel, Staapel-plaats.*

C'eſt un port où lieu de trafic. Le mot d'Echelle ne ſe dit que ſur la Méditerranée. Smirne & Alexandrie ſont les deux plus fameuſes Echelles de Levant, & il y a peu de nations maritimes de la Chrétienté qui n'y établiſſent un Conſul, des Facteurs, un magaſin, & un bureau.

E'CHELLE, Degré. *Trap, Trappen.*

Ce terme ſe dit en général de tous les endroits par où l'on monte, & par où l'on deſcend dans un vaiſſeau.

„Les degrès de l'Echelle qui eſt devant le château d'arriére, d'un vaiſſeau „de cent-trente-quatre piés, doivent avoir neuf pouces & demi de large, „& un pouce & demi d'épais: les montans doivent avoir cinq pouces & „demi de large, & deux pouces d'épais. Elle doit être de cinq degrès, ou „marches, entre chacune deſquelles il doit y avoir d'eſpace neuf pouces & „demi; & il doit y en avoir deux piés deux pouces entre les montans. On „la poſe par le pié à dix-huit pouces du fronteau.

„Les montans de l'échelle qui eſt devant le château d'avant, doivent avoir „cinq pouces de large, & deux pouces d'épais, avec neuf pouces d'eſpace „entre chaque marche, & deux piés entre les montans: on la poſe par le „pié à dix-neuf pouces du fronteau.

„Les montans des deux échelles qui ſont devant la dunette doivent avoir „ſeize pouces de large & deux pouces d'épais; & il doit y avoir dix-ſept „pouces d'eſpace de l'un à l'autre: il doit y en avoir dix entre les marches, „qui doivent être de huit pouces de large, & d'un pouce & demi d'épais. „On fait ſouvent des apuis & des baluſtrades aux échelles du château d'ar„riére, & alors on les tient plus larges, ſur-tout dans les navires de guerre „des premiers rangs, & on les fait en limaſſe.

E'CHELLE. *Trap, De Trap op zee.*

Par ce mot ſeul on entend l'échelle par laquelle on monte dans le vaiſſeau.

E'CHELLES d'entre deux ponts. *Trappen tuſſchen deks.*

Ce ſont celles par où l'on monte & l'on deſcend d'un pont à un autre.

E'CHELLE de poupe. *Val-reep.*

C'eſt une échelle de corde qui eſt pendüe à l'arriére du vaiſſeau, pour la commodité des gens de la chaloupe, & afin de s'en ſervir par un gros tems, pour plus de facilité.

ON mit l'Echelle de poupe. *Wy lieten de val-reep agter uit hangen.*

AU FOND de cale des vaiſſeaux, on voit quelquefois une poutre debout, juſqu'au pont, qui a des entailles, & qui ſert d'Echelle avec une tire-veille, qui eſt à côté. *In 't ruim van de ſchepen, ſiet men ſomtijdts een balk regt naar om hoog ſtaan, gehackt als een hengel: deeſe dient voor een trap, waar een touw by neder hangt.*

E'CHOME, Echeomes. *Dol, Dollen.*

C'eſt

C'eſt une cheville de bois, ou de fer, qui va en amenuiſant par les deux bouts, & dont la longueur eſt d'un pié, ou environ. On l'apelle auſſi Tolet. Cette cheville ſert à tenir dans un même endroit la rame du matelot qui nage.

E'CHOUEMENT. *Het ſitten van een ſchip.*

E'CHOUER. *Aan de grondt raaken, of ſitten, Sitten, Vaſt ſitten, Op droog ſitten, Verleken of beneepen zijn, Op hoog zijn.*

C'eſt toucher, ou donner de la quille contre un fond de mer, enſorte-que faute d'eau le bâtiment ne peut être à flot. Le vaiſſeau à qui nous donnions chaſſe, alla s'échoüer ſous le canon du fort Roïal de la Martinique. Comme notre Pilote n'avoit aucune connoiſſance de la côte, il nous fit échoüer ſur des bancs, qui étoient à une lieüe au large. Leurs vaiſſeaux n'oſérent plus tenir la mer à la vüe des nôtres, & prirent le parti d'aller échoüer à cinquante pas de leur forteresſe, où ils atendirent que le flot de la nouvelle Lune les relevât. On dit Echoüer, par accident; Echoüer ſon vaiſſeau, pour le faire échoüer; & S'échoüer, exprès. S'aller échoüer en pleine côte. Nous échoüâmes nos canots, pour les nétoïer.

E'CHOUER ſur le rivage. *Stranden.*

TOUER pour faire échoüer. *Tegens de grondt haalen.*

E'CLAIRCIE. *Een Blinck.*

C'eſt un endroit clair qui paroît au ciel dans un tems de brume.

E'CLAT de bois. *Splinter.*

C'eſt un morceau de bois qui ſaute en l'air ſous la hache, ou d'un coup de canon.

E'CLUSE. *Een Sluis, Schut-ſluis, Verlaat.*

C'eſt un ouvrage fait pour ſoutenir & pour élever les eaux. Il ſe dit plus particuliérement d'une eſpéce de canal qui eſt enfermé entre deux portes. Ces ſortes d'écluſes conſervent l'eau dans les navigations artificielles, & rendent le paſſage des bateaux facile, lors-qu'ils montent, auſſi-bien que quand ils deſcendent.

E'CLUSE-à-tambour. *Een Verlaat-gaaten-ſluis met een ſchuif daar 't verlaat agter de ſlag ſteil uitwaatert, Een Sluis met verlaaten, of rijoelen.*

C'eſt celle qui s'emplit & qui ſe vuide par le moien de deux canaux voutez, creüſez dans les joüilliéres des portes, dont l'entrée s'ouvre & ſe ferme par une vanne à couliſſe.

E'CLUSE-à-vannes. *Een Sluis met ſpring-deuren, of ſchuif-deuren.*

Celle-ci s'emplit & ſe vuide par des vannes à couliſſe, qu'on pratique dans l'aſſemblage même des portes.

E'CLUSE-à-éperon. *Een Sluis met twee regte ſtaande deuren op haar ſchuinſe aanſlagen.*

C'eſt celle dont les portes, qui ont deux ventaux, ſe joignent en avant-bec du côté d'amont l'eau.

E'CLUSE quarrée. *Een Sluis met een regte deur, of met regte deuren.*

Les portes de cette écluſe, n'ont qu'un ſeul ventail, & elles ſe ferment quarrément.

E'CLUSE à vis. *Een Schroef-ſluis.*

C'eſt une ſorte d'écluſe aſſez commune en Hollande, dont l'eau ſort par un trou, ou par deux, qui ſont pratiquez dans le terrein, ou dans le mur

qui

qui eſt à côté, ou aux côtés de la porte de l'écluſe ; & dans le milieu de ce trou, ou plutôt de ce petit chenal, il y a un trou rond qui deſcend du haut du terrein dans le chenal qui eſt vouté : ce trou rond eſt fermé par une vis au-lieu de vanne, & pour le faire ouvrir, afin-que l'eau ſorte, on tourne la vis, de-même que pour le refermer.

E'CLUSES. *Sluiſen.*

On apelle E'cluſes, en Flandres, pluſieurs ais, gros, grands & forts, aſſemblez avec de fortes bandes de fer. Elles ſervent à retenir l'eau qui inonderoit les terres qui ſont plus baſſes, ſi elle n'étoit ainſi arrêtée. On lève ces écluſes quand il eſt beſoin de les noïer.

E'CLUSE. *Een bedijkt water-ſlootje.*

C'eſt une petite digue qui ſert à amaſſer l'eau d'un ruiſſeau, ou d'une fontaine, pour la faire tomber en-ſuite ſur la roüe d'un moulin.

E'CLUSE'E. *Een uitſtorting van een ſchutting.*

Ce mot ſignifie l'eau qui eſt contenüe & qui coule dans une écluſe, depuis-qu'on l'ouvre juſqu'à-ce qu'on la referme.

E'CLUSE'E. *Een half vlot houts, of een klein vlot, na de breedte van een ſluis.*

C'eſt un demi-train de bois, propre à paſſer dans une écluſe.

E'COBANS, ou E'cubiers. Voiez, E'cubiers.

E'COLE. *Een School om de zee-vaart te leeren.*

C'eſt une Académie établie dans un département, pour aprendre aux jeunes Oficiers, & aux Gardes de marine ce qu'il faut qu'ils ſachent.

E'COLE. *Een ſchip toegemaakt om te leeren de oeffening van de zee-vaart.*

C'eſt un vaiſſeau que le Roi de France fait armer pour l'inſtruction des mêmes Gardes de marine.

E'COPE, Eſcope. *Hoos-vat, Gieter.*

C'eſt une eſpéce de pelle un peu creüſe, qui a un rebord de chaque côté, & avec laquelle on vuide l'eau qui entre dans les bateaux ſur les riviéres, & dans les chaloupes. Voiez, Eſcoupe.

E'CORE. Côte en E'core. *Een ſteile kuſt.*

C'eſt une côte eſcarpée. On apelle côte en écore une côte qui eſt taillée en précipice, & à plomb. Au Nord de cette rade la côte eſt en écore, ce qui la rend nette & ſaine, car il y a preſque toujours bon fond au pié des côtes qui ſont en écore. C'eſt auſſi le bord, l'aproche, ou l'extrémité d'un banc, ou d'une baſſe. Il n'y a point d'écores plus célébres que celles du banc de Terre-neuve. Au Sud de l'iſle, on voit de petites écores, ou pilons, & la baſſe qui eſt à demie lieüe, eſt taillée en écore par la bande du Sud.

E'CORES. *Schooren.*

Ce ſont auſſi les étaies qui ſoutiennent un navire, tandis-qu'on le conſtruit, ou qu'on le refait. Voiez, Accores.

E'COTARD, ou Porte-hauban. Voiez, Porte-haubans.

E'COUETS, E'coits. Voiez, Coüets.

E'COUTES. *Schooten.*

Ce ſont des cordages qui font deux branches, & qui ſont amarrez aux coins des voiles par-embas, pour les tenir dans une ſituation qui leur faſſe recevoir le vent. Il y a des écoutes à queüe de rat, c'eſt-à-dire, qui ont le bout plus menu & moins garni de cordons que le reſte du cordage. Voiez, Coüets.

GRAN-

GRANDES E'coutes. *Groote Schooten, Schooten van 't schooverzeil.*

Ce sont celles qui servent à border la grande voile.

„Les grandes Ecoutes sont frapées au-dessous des bouts de la grande ver-„gue, où elles passent d'abord par leurs poulies simples, puis elles vont „passer dans les poulies de retour. On les amarre à des cabillots, ou à „des taquets. Elles servent, comme toutes les autres écoutes, à border „la voile, & à la larguer.

E'COUTES de miséne. *Fokke-schooten.*

Ce sont celles qui servent à border la voile de miséne.

E'COUTE d'artimon. *Besaans-schoot.*

C'est celle qui borde la voile d'artimon à la poupe du vaisseau. Il n'y a qu'une écoute à cette voile qui serve à la fois, Elle se rend au bout de l'arriére du vaisseau, & se borde à une poulie qui y est sur le haut.

E'COUTES de grand hunier. *Groote Mars-zeils-schooten.*

Ce sont celles qui servent à border le grand hunier.

E'COUTES de hunier d'avant. *Voor-mars-zeils-schooten.*

Ce sont celles qui servent à border le hunier d'avant.

E'COUTES de sivadiére. *Blinde-schooten.*

Ce sont celles qui servent à border la voile de mât de beaupré. Les écoutes de sivadiére font l'ofice des boulines & des coüets, cette voile n'en aïant point. Elles viennent se rendre à deux ou trois piés des écoutes de miséne, au-lieu que toutes les autres manœuvres du beaupré répondent au château d'avant.

E'COUTES de grand perroquet. *Groote Bram-zeils-schooten.*

Ce sont celles qui servent à border & acoster la voile de grand perroquet.

E'COUTES de perroquet d'avant. *Voor-bram-zeils-schooten.*

Ce sont celles qui servent à border la voile de perroquet d'avant.

E'COUTES de perroquet de fougue, ou d'artimon. *Kruis-zeils-schooten.*

Ce sont celles qui servent à border la voile nommée perroquet de fougue.

E'COUTES de perroquet de beaupré. *Boven-blinde-schooten.*

Ce sont celles qui servent à border la voile de perroquet de beaupré. M. Desroches a fait un article des E'coutes des perroquets, c'est pourquoi on en a aussi fait mention en ce lieu, quoi-que M. Dassié n'en parle point, & qu'on lise dans les meilleurs Auteurs Flamands, que les balancines des mâts de hune servent d'écoutes aux perroquets.

E'COUTES des bonnettes en Etui. *Ly-zeils-schooten.*

C'est ce qu'on apelle Fausses-écoutes. Elles sont tenuës par les arc-boutans.

E'COUTE de voile d'étai. *Stag-zeils-schoot.*

HALER sur les E'coutes. *Schooten haalen.*

C'est bander les écoutes.

ALLER ENTRE deux E'coutes. *Met een gevloogen schoot vaaren, Met een gesprongen schoot vaaren, Tusschen twee halsen vaaren, Met open halsen zeilen.*

C'est aller vent en poupe.

AVOIR LES E'coutes largues. *Met losse schooten loopen.*

C'est lors-que les écoutes ne sont point halées, & que le vent est favorable, quoi-qu'on ne l'ait pas en poupe.

LARGUER, ou Filer l'E'coute. *De schoot vieren.*

LARGUER l'E'coute en douceur. *Schoot ruimen.*

FILER toute l'E'coute. *De ſchooten laaten vliegen, of loopen.*

„Cettte manœuvre ſe fait de gros tems, & lors-qu'il ſurvient des grains, „& qu'on craint que les voiles ne ſoient emportées. On la fait auſſi lors- „que le vaiſſeau cargue extraordinairement, & que l'eau couvre la baſe des „ſabords.

NAVIGUER l'E'coute à la main, *Op de ſchooten paſſen.*

C'eſt lors-qu'étant, par un gros tems, dans une chaloupe, on eſt contraint de tenir l'écoute, pour la larguer ſelon qu'il en eſt beſoin.

BORDER les E'coutes. *De ſchooten aanhaalen.*

C'eſt les étendre & les tirer.

BORDER plat les E'coutes. *De ſchooten toeſetten.*

C'eſt les haler & les border autant qu'elles le peuvent être.

LES FAUSSES-E'COUTES. *De ly-zeils-ſchooten.*

Ce ſont les écoutes des bonnettes en étui.

E'COUTE de revers. *Ly-ſchoot.* Voiez, Revers.

FILE de l'écoute de revers. *Los de ly-ſchoot.*

E'COUTILLE. *Luik, Luik-gaaten.*

C'eſt une ouverture quarrée dans le tillac, & faite comme une trape, pour deſcendre ſous le pont, qui eſt bordée par les hiloires. Il y a ordinairement quatre E'coutilles. La grande E'coutille. *Het groot luik;* celle de la foſſe aux cables, *Het luikje daar men iets in weg legt;* celle des vivres, *Het luikje agter de groote maſt;* & celle des ſoutes, *Het luikje van de broodt-kaamer.* La premiére eſt entre le mât de miſéne & le grand mât: la ſeconde, entre le mât de miſéne & la proüe; la troiſiême, qui eſt l'écoutille des vivres, ou du Maître-valet, eſt entre le grand mât & l'artimon; & la derniére, ou l'écoutille des ſoutes, entre l'artimon & la poupe. Mettez les panneaux ſur les écoutilles, & le prelart ſur les panneaux; ou-bien on dit, Fermez les écoutilles.

„Il y a encore d'autres E'coutilles dans les grands vaiſſeaux, comme l'é- „coutille de la pompe, *Het luikje agter de broodt-kaamer;* la petite écoutille „devant le mât, *Het luikje voor de maſt*, les écoutilles ſur les piliers de „bitte, *Luikjens boven de ſpeenen.* Enfin le Maître Charpentier en uſe à „l'égard de toutes ces petites écoutilles, ainſi qu'il le juge à propos.

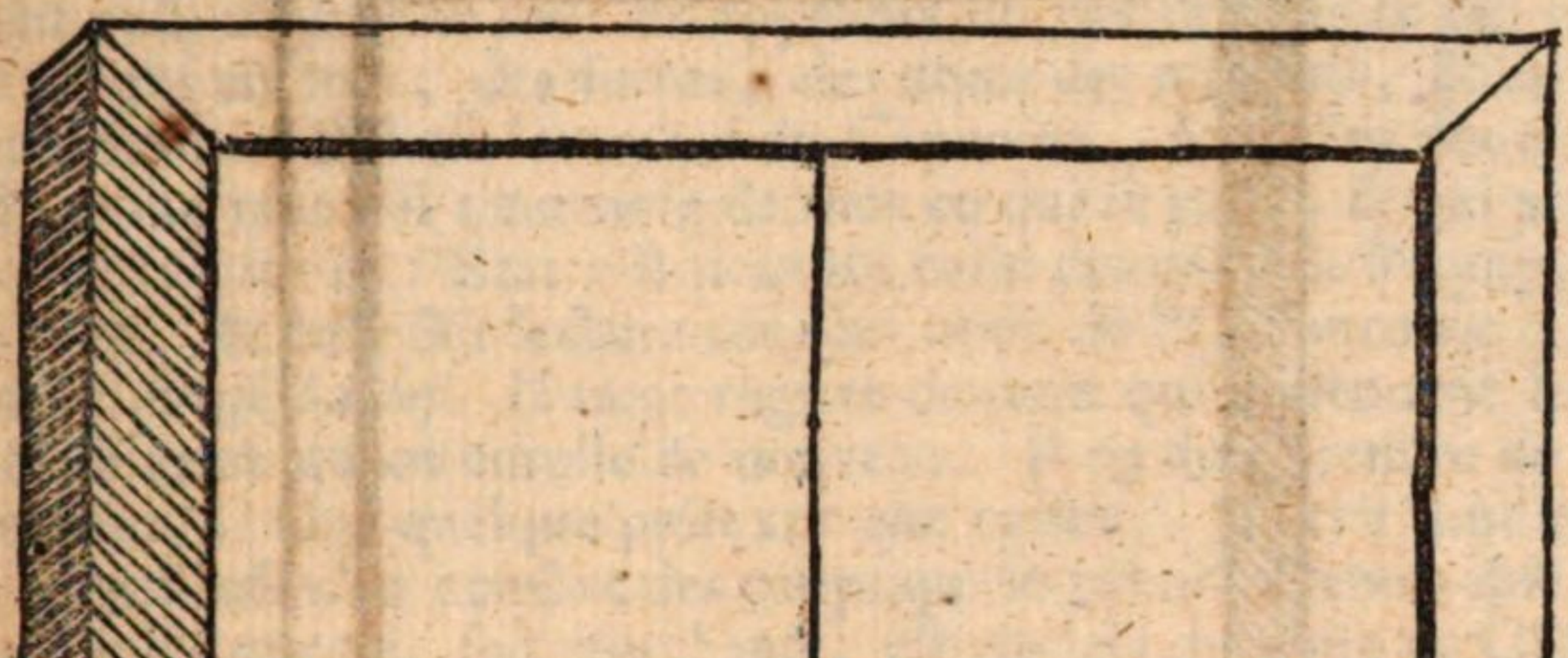
„En général les hiloires des E'coutilles doivent avoir un tiers de l'épaiſſeur „de l'étrave. La tringle ou bordure qui eſt en-dedans, doit avoir de lar- „geur & d'épaiſſeur une cinquiême partie de celle des hiloires: la feüillure „doit être d'une huitiême partie: les vaſſoles doivent avoir de largeur & „d'épaiſſeur un quart de celle des hiloires, & le traverſin un tiers.

„Selon le ſentiment de quelques Charpentiers, la grande E'coutille d'un „vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, doit avoir ſept piés de long, „& autant de large: la feuillure doit être d'un pouce: la bordure du de- „dans doit avoir deux pouces de large, & autant d'épais: le traverſin „doit avoir de large quatre pouces trois quarts.

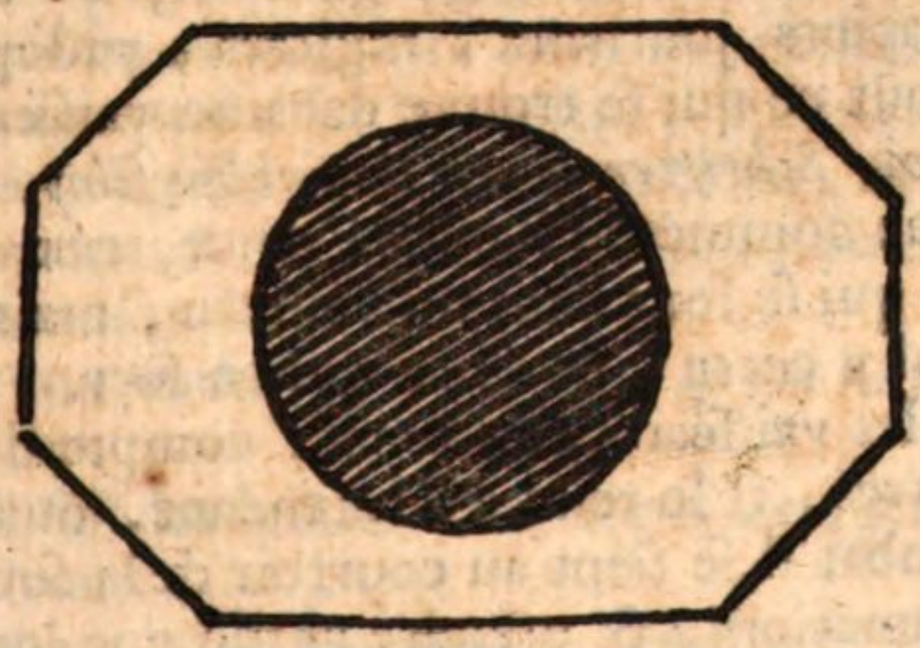
„L'E'coutille devant le mât en doit être à la diſtance de deux piés cinq „pouces, & doit avoir deux piés quatre pouces en quarré. L'écoutille „derriére les bittes en doit être à la diſtance de trois piés, & avoir trois „piés en quarré: la bordure du dedans doit avoir deux pouces de large & „un pouce d'épais; les vaſſoles, trois pouces de large, & trois pouces &

„demi

„demi d'épais; la feüillure un pouce de large; la bordure autour du trou, „ſur le pont, huit pouces de large, & deux pouces & demi d'épais, & un „pouce & demi à l'extrémité en-dedans & en-dehors; & il y a à chaque „côté un planche coupée en talus, ou chamfrein. Les petites E'coutilles „qui ſont ſur les piliers de bitte, doivent avoir deux piés en quarré. Voici „la figure de la grande E'coutille.

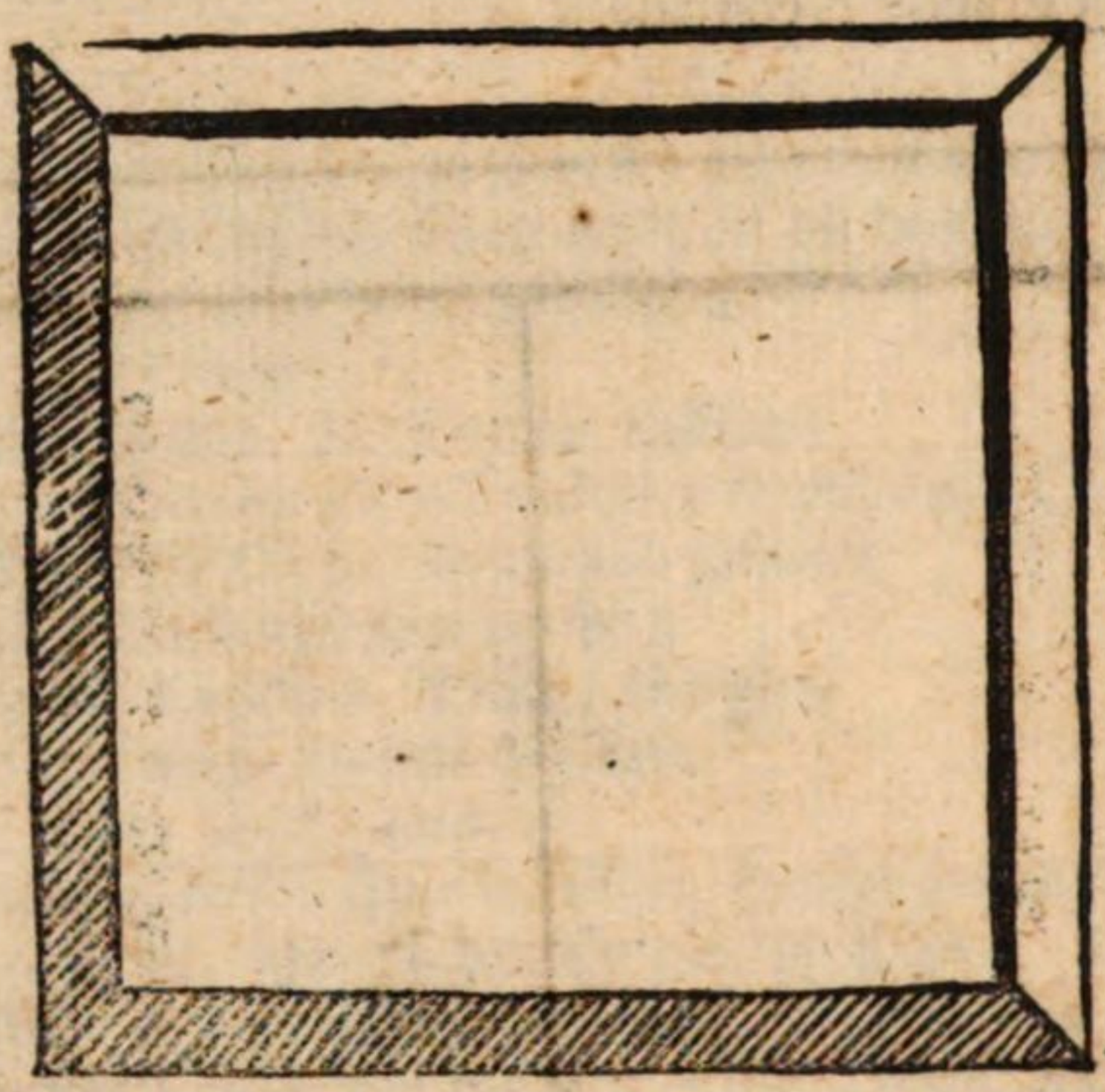


ECOUTILLE à huit pans, E'coutille du mât. *Speel-luik*, *Luikje om de maſt*. C'eſt un aſſemblage de pluſieurs petites piéces de bois plates, qui ont la figure d'un octogone. On couvre cette écoutille d'une braie, & elle ſert à couvrir l'étambrai de chaque mât ſur le pont.



ECOUTILLE qui s'emboîte. *Stulp-luik.*

C'eſt quand au-lieu de feüillure dans laquelle l'écoutille tombe, il y a une bordure autour du trou, & une autre autour de l'écoutille, dans laquelle entre celle qui eſt autour du trou.



FERMER LES Ecoutilles. *De luiken toedoen.*

C'eſt fermer le fond de cale d'un vaiſſeau.

ECOUTILLONS. *Looſe luiken midden in de groote.*

Ce ſont des diminutifs d'écoutilles, que l'on fait dans les panneaux, c'eſt-à-dire, dans les trapes, ou portes, qui ferment les écoutilles.

ECOUVILLON, Eſſuïeux. *Wiſſcher, Brandt-ſwabber.*

C'eſt un inſtrument propre à nétoïer un canon. On le fait proportioné à la longueur de la piéce, & il ſert à la rafraîchir, lors-qu'elle a tiré. Cet inſtrument eſt compoſé d'une hampe & de deux boîtes de bois, avec un morceau de peau de mouton & de la laine autour de l'une des boîtes, pour nétoïer le dedans des canons.

ECOUVILLON de corde. *Touw-wiſſcher.*

ECOUVILLONNER. *Wiſſchen, Afwiſſchen.*

C'eſt ſe ſervir de l'écouvillon, pour nétoïer une piéce d'artillerie.

ECRITURES. *Alle de brieven, Dag-regiſters enſ. die in een ſchip zijn.*

Ce ſont tous les papiers, journaux, régîtres, paſſeports, connoiſſemens, lettres, & enfin tout ce qui ſe trouve dans un vaiſſeau.

ECRIVAIN du Roi. *Schrijver op een Koninklijk ſchip.*

C'eſt un Oficier que commet le Roi de France, non-ſeulement pour écrire les conſommations qui ſe font dans un vaiſſeau, mais encore pour tenir régître de tout ce qui y entre, & de ce qui en ſort. Il ſert dans les magaſins, ainſi que ſur les vaiſſeaux, & tenant compte de ce qui reſte dans les uns ou dans les autres, il le rend à l'Intendant, ou au Commiſſaire Général. Dans un combat il ſe tient au courroir de la ſoute aux poudres, pour y écrire les conſommations, & prendre garde que les gargouſſes ſoient diſ-

tribuées

tribuées éxactement & avec ordre. Enfin ſes fonctions ſont ſi étendües qu'il ſeroit trop long de les raporter ici. On les peut voir au Titre 11. du Livre premier de l'Ordonnance de 1689.

„La fonction de l'Ecrivain d'un navire de guerre, eſt de tenir régître du „nombre des gens de l'équipage & de leurs qualités; de ceux qui meurent „dans le voiage, ou dans l'expédition; du tems de leur mort, & de ce qui „provient de la vente de leurs hardes, qui ſe fait au pié du grand mât. „Il tient auſſi régître de tous les apparaux du navire; de ce qui y entre, „& de ce qui en ſort; des vivres; des noms des matelots, & du lieu de „leur naiſſance. Il écrit les ordres du Capitaine, & en fait des afiches au „pié du grand mât: il tient note de tout ce qui ſe paſſe, & qui peut con- „cerner le ſervice de l'Etat: il tient un rolle des gens de l'équipage tou- „jours prêt, & leur fait lecture tous les mois de l'Ordonnance des Etats „intitulée *Artijkel-brief*. Il tient régître de ceux qui obtiennent leur con- „gé, & de ceux qu'on enrolle de nouveau. Il ne doit prendre de préſens „de perſonne, ſous quelque prétexte que ce ſoit. Il écrit tout ce qui ſe „fait, méme juſqu'au nombre des coups qui ſe tirent. Depuis-que le vaiſ- „ſeau, ſoit de guerre, ſoit marchand, eſt au-delà du golfe de Gaſcogne, „& qu'il avance vers l'Oüeſt, il ne doit laiſſer paſſer aucune des ocaſions „qui ſe préſentent d'écrire à ſes Seigneurs, ou Maîtres, de qui il reçoit la paie, „& de les informer de l'état du vaiſſeau & de l'équipage, ne paiant jamais „aux matelots plus du quart de leurs gages ſur la route. De toutes leſ- „quelles choſes il eſt obligé de préſenter, à ſon retour, le régître au Con- „ſeil de marine; ſur lequel régître il met la figure d'un gibet à côté du „nom de chacun de ceux qui ont deſerté pendant l'expédition.

ECRIVAIN Principal. *Opper-ſchrijver.*

C'eſt un Oficier qui tient le milieu entre le Commiſſaire & l'Ecrivain du Roi. Mrs. Ozanan & Deſroches aïant marqué cette qualité, on n'a pas voulu l'omettre ici: cependant on ne la trouve pas dans les derniéres Ordonnances; on n'y voit point de milieu: on trouve ſeulement, que l'Ecrivain du Roi rendra compte au Commandant & à l'Intendant; & en l'abſence de ce dernier au Commiſſaire embarqué.

ECRIVAINS emploiez aux conſtructions. *Schrijvers aan timmer-werven.*

Ils ont inſpection ſur la conſtruction d'un vaiſſeau, tenant un rolle des ouvriers qui y ſont emploiez, & ils y marquent la paie. Ils les apellent & en font la revüe toutes les fois qu'ils entrent au travail. Ils reçoivent du Garde-magaſin les chevilles, cloux, & ferrailles ſervant à la conſtruction, & les diſtribüent en-ſorte qu'ils en puiſſent rendre compte. Ils font écrire dans les magaſins les piéces de bois que les Charpentiers font prendre dans le parc aux bois, & marquent ſur le régître, tous les bois & autres matiéres qui entrent dans la conſtruction d'un vaiſſeau; & ils en donnent à la fin de chaque mois un état & détail à l'Intendant, auſſi-bien que du nombre & montant des journées des ouvriers.

ECRIVAIN emploié aux radoubs. *Schrijver op een timmer-werf tot 't herſtellen der ſcheepen.*

Il a le méme ſoin, & fait les mêmes choſes qui ſont preſcrites à celui qui eſt emploié aux conſtructions.

ECRIVAIN de la corderie. *Schrijver aan de lijn-baan, of van de lijn-baan.*

Il aſſiſte à la reception des chanvres, dit ſon ſentiment ſur leur qualité, & eſt préſent lors-que le Garde-magaſin les délivre au Maître Cordier ; & il en tient un régître, auſſi-bien que de la qualité, quantité & poids des cables qui en proviennent, des étoupillons & des déchets. Il fait peſer tous les Samedis au ſoir, en-préſence du Commiſſaire & du Controlleur, le fil qui a été fait pendant la ſemaine, & enrégîtrer le poids. Il a inſpection ſur les ouvriers & journaliers, & obſerve la même choſe pour la tenuë des rolles, que les Ecrivains des conſtructions & des radoubs.

E'CRIVAIN du Roi établi dans l'hopital. *De Schrijver van 't zee-mans-gaſthuis, of Hopitaal.*

Il ne permet de recevoir dans l'Hopital que les malades & bleſſez qui ont ordre du Commiſſaire qui en a la direction. Il écrit leurs noms, & le lieu de leur naiſſance, leurs fonctions, maladies, bleſſures; le jour qu'ils ſont entrez, & celui qu'ils ſortent, ſoit par mort, ou autrement. Il fait inventaire de leurs hardes, les enferme &c. Il fait arrêter tous les jours, par le Commiſſaire de l'Hopital, ſur ſon régître la quantité, de rations qui ont été fournies &c. Il tient un rolle des gens de ſervice, & un inventaire des meubles, linges, & utenſiles de l'Hopital.

E'CRIVAINS & Commis des claſſes des matelots. *Schrijvers en Commijſen van de verdeelinge der matrooſen aangenomen om den Koning, alle jaaren, by beurten, te moeten dienen.*

Ils liſent & font éxécuter les Ordonnances. Ils tiennent des rolles des Officiers mariniers & matelots, & des lieux où ils ſont établis. Ils arrêtent & viſitent les rolles de équipages, & viſitent les bâtimens marchands, François & étrangers, & en tiennent des états. Ils reçoivent les ordres du Commiſſaire prépoſé au lieu où ils ſont établis, & lui rendent compte de tout ce qui ſe paſſe au ſujet de l'enrollement des matelots.

E'CRIVAIN d'un vaiſſeau marchand. *Schrijver op een koopvaardy-ſchip.*

Cet Ecrivain eſt tenu d'avoir un régître, ou journal, cotté & paraſé en chaque page, par le Lieutenant de l'Amirauté, ou par deux des principaux propriétaires du navire.

Il écrit dans ce régître les agrès & apparaux, armes, munitions & victuailles du vaiſſeau; les marchandiſes qui ſont chargées & déchargées; le nom des paſſagers, le fret ou nolis par eux deu; le rolle des gens de l'équipage, avec leurs gages & loïers; les noms de ceux qui décédent dans le voiage; le jour de leur decès, &, s'il eſt poſſible, la qualité de leur maladie, & le genre de leur mort; les achats qui ſe font pour le navire depuis le départ, & tout ce qui concerne la dépence du voiage.

Il écrit auſſi les délibérations qui ſont priſes, & le nom de ceux qui ont opiné, les faiſant ſigner s'ils le peuvent. Il veille à la diſtribution & conſervation des vivres, & en fait rendre compte au Dépencier de huitaine en huitaine. Il reçoit les teſtamens de ceux qui meurent ſur le vaiſſeau, & fait l'inventaire de ce qu'ils y laiſſent de biens & de hardes; deſquels teſtaments, informations & inventaires, il remet les minutes au Grêfe de l'Amirauté, vingt-quatre heures après le voiage fini. Son régître fait foi en Juſtice. Il ne peut quitter le vaiſſeau que le voiage entrepris ne ſoit achevé, à peine de perte de ſes gages & d'amende arbitraire. Il ſert de Grêfier aux procès criminels.

ECUBIER, Ecubiers. *Kluis, Kluiſen, Kluis-gaaten, Bots-touws-gaaten.* Ce ſont des trous ronds qu'on fait aux deux côtés de l'avant du vaiſſeau, à ſtribord & à babord de l'étrave, pour paſſer les cables, quand on veut moüiller. A Marſeille on les apelle, Oeüils.

„Ordinairement il y a deux Ecubiers, un à chaque côté de l'étrave, & „quelquefois il y en a quatre, deux à chaque côté. Plus ils ſont proches „de l'étrave, moins le vaiſſeau ſe tourmente.

„Les Ecubiers d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, doivent „être proportionez de cette maniére. Le premier doit avoir douze pou„ces de diamétre; le ſecond, dix pouces, & le troiſiéme neuf pouces: ou„bien les plus grands doivent avoir un pié de diamétre, & les autres dix „pouces.

„Dans les navires de guerre qui ont deux ponts, les écubiers ſont percez „au-deſſus du premier ou plus bas pont; & autrefois on les y perçoit auſ„ſi dans les vaiſſeaux marchands. Mais aujourdhui, dans ces derniers, & „dans ceux de la Compagnie des Indes Orientales, on les perce au ſecond „pont, à-cauſe de la grande charge qu'on leur donne, qui les fait preſque „enfoncer juſques à l'endroit ou l'on plaçoit les écubiers ci-devant.

„La raiſon qui a donné lieu à ce changement dans les vaiſſeaux de la Com„pagnie des Indes, mérite bien de trouver place ici. Pendant-que les Ca„pres Anglois infeſtoient la mer d'Allemagne, il y eut des Particuliers, „qui, avec la permiſſion des Etats Généraux, équipérent des vaiſſeaux en „courſe, pour aller croiſer ſur ces Armateurs. Depuis, les afaires aïant „changé de face, & les Capres s'étant retirez, il y eut un de ces vaiſſeaux „quit fut vendu aux Directeurs de la Compagnie, qui lui donnérent la „charge ordinaire des vaiſſeaux des Indes, pour l'y envoier.

„Ce vaiſſeau étant dans la Manche, eut un vent ſi contraire, & la mer fut „ſi groſſe, que les écubiers, qui n'avoient pas encore leurs tampons, & „dont les cables n'étoient pas ôtez, ni les ancres miſes en place, à-cauſe „de la proximité des côtes, ſe trouvoient inceſſamment dans l'eau, ſi-bien „qu'il en entroit beaucoup dans le navire. A la vérité la gatte en ren„voioit la plus grande partie; mais il y en entroit, ſans ceſſe, une ſi grande „quantité, qu'y en aïant toujours, il en couloit quelque partie entre les „membres, ou côtes, qui ſont aux écubiers, avec leſquels le bordage, ni le „ſerrage, n'étoient pas aſſez joints pour empêcher que l'eau ne paſſât.

„Le Contre-maître étant deſcendu dans la foſſe aux cables, & voïant les „guerlandes toutes moüillées, & beaucoup d'eau au bas, quoi-qu'il les „trouvât bien jointes enſemble, s'écria que le vaiſſeau faiſoit eau, & que „l'étrave ſe ſéparoit. On fit par-tout une viſite éxacte; mais comme on „ne put rien découvrir, le Conſeil du vaiſſeau s'aſſembla, & l'on fut d'a„vis de retourner en Hollande, y aïant trop de péril à faire un voiage de „long cours ſur un tel vaiſſeau.

„Au retour, on fit de nouvelles viſites; on leva les tambours d'éperon; „on examina les deux joües, & le jarlot de l'étrave, & n'y aïant rien trouvé „de défectueux on viſita les écubiers, & l'on reconnut enfin la cauſe de „cet accident. Alors, par l'avis des Charpentiers, on plaça les écubiers au „ſecond pont, quelque difficulté qu'il parût y avoir. En éfet il fallut fai„re de grands changemens à l'avant & à l'éperon; mais enfin la choſe

„réüſſit,

„ réüſſit, & le navire aïant depuis commodément & heureuſement fait le „ voiage des Indes, on a toujours continué à conſtruire les vaiſſeaux de la „ Compagnie de cette même maniére.

E'CUBIERS. *Kluis-houten, Boeg-ſtukken.*

Ce ſont les piéces de bois où le trou eſt percé. Ces piéces ſont de groſſes planches, fort épaiſſes, couſües dans le bordage, qui ſe joignent à l'étrave. Il y a des bordures autour des trous, qu'on nomme en Flamand *Bandt*, *Krans*, ou *Dop*, pour renforcer les piéces, & empêcher qu'elles ne ſe gâtent. Cet article détruit celui qui a été mis ci-devant au mot, Allonge d'écubier, qui a été emploié ſur un mauvais mémoire, puis-que les piéces, où ſont percez les trous des écubiers ne ſont point des Allonges, & que le mot d'Ecubier ſe prend & pour le trou, & pour la piéce où ils ſont percez. Ainſi il ne faut point y avoir égard.

E'CUEIL. *Klip, Rots.*

C'eſt une roche, ou une ſorte de terrein dangereux, où l'on peut faire naufrage.

E'CUELLE de cabeſtan. *Metaal-bos.*

C'eſt une certaine plaque de fer ſur laquelle tourne le pivot du cabeſtan. Quelques-uns l'apellent Noix.

E'CUMER. La mer E'cume. *De zee ſchuimt.*

C'eſt quand elle s'agite, & qu'elle élève comme une écume blanche.

E'CUMER la mer, Pirater. *Opſchuimen, Zee-rooven, Zee-ſchuimen, Stroopen op zee.*

C'eſt voler ſur les mers.

E'CUMEURS de mer. Voiez, Pirates.

E'CUSSON, E'cu d'armes. *Schildt, Schildt-waapen.*

C'eſt un ornement qu'on voit ſouvent aux vaiſſeaux, en divers endroits, comme au fronteau du château d'arriére, *Schildt op, of, aan het ſtuur-plegt*; & au fronteau du château d'avant en-dedans, *Schildt op 't henne-ſchot*; ſurtout au fronteau de l'avant ſur le coltie, *Schildt op 't voor-plegt*, où les grands vaiſſeaux en ont deux. On met divers ornemens à ces écuſſons, & le plus ſouvent celui du fronteau du corps de garde, ou château d'arriére, eſt chargé des armes du propriétaire du vaiſſeau, ou de la ville, ou de la province de laquelle on a donné le nom au navire: car la figure qui repréſente la choſe marquée par le nom, ſe met au miroir. Les Hollandois y mettent ordinairement des noms de villes, ou de Provinces, ou d'autres places. La Compagnie des Indes, de ce même

Etat,

Etat, dont chaque Directeur, à ſon tour, donne le nom aux vaiſſeaux nouvellement conſtruits, obſervant de ne donner les noms des groſſes villes & des provinces, qu'à des navires de cent-trente piés de long, de l'étrave à l'étambord, ou au-deſſus; mais au-deſſous on leur donne les noms des autres moindres places. Les Eſpagnols donnent des noms de Saints; & les François donnent maintenant des noms de certaines qualités qu'ils ſupoſent que les vaiſſeaux auront; par éxemple, le Froudroïant, l'Invincible &c. Voiez, Miroir.

E F.

EFFLOTE'. *Afgeſcheiden, Van andere ſchéepen afgeraakt.*

C'eſt un terme dont quelques navigateurs ſe ſervent pour dire écarté d'une flote, ou d'un autre vaiſſeau avec qui l'on alloit de compagnie. La priſe ſe trouva efflotée du navire de guerre qui l'avoit priſe.

NOUS eûmes un grain qui nous Efflota les uns des autres. *Wy kreegen een bui, die ons van malkanderen heeft verſpreidt.*

E G.

E'GOHINE. *Stoot-ſaag.*

C'eſt une ſorte de ſcie-à-main, avec une poignée droite.

E'GOUTOIR. *Rooſter in de teer-baalie, Rooſter tot geteerde touwen.*

C'eſt un treillis dont on ſe ſert pour mettre égouter le cordage qui a été goudronné.

E'GUILLES de Tré, d'éperon &c. Voiez, Aiguilles.

E'GUILLETER les canons. *Het geſchut overal wel vaſt maaken, met vaſte taalies ſorren.*

C'eſt les amarrer extraordinairement dans le gros tems, ou les amarrer pour un long tems.

E'GUILLETTES. *Spieren, Stutten.*

C'eſt le nom qu'on donne à des mâts, lors-qu'on les veut faire ſervir à la carène du vaiſſeau, pour ſoutenir & renforcer les mâts du même vaiſſeau. Ce ſont auſſi les mâts qui renforcent celui d'une machine à mâter.

E'GUILLETTES. *Stropjes, Ree-banden, Bindtſels.*

C'eſt le nom que l'on donne à de menües cordes qui ſervent à divers uſages.

ÉGUILLETTES. *Stuinders, Steunders.*

„Ce ſont des piéces qu'on met ſur le ſerrage, comme les allonges ſont „deſſous, pour renforcer les gros navires, qui portent beaucoup de canon. „On en met rarement dans les vaiſſeaux au-deſſous de cent-trente piés de „long de l'étrave à l'étambord. Elles font une nouvelle liaiſon entre le „bas & le haut du bâtiment, & fortifient les endroits que la quantité des „ſabords afoiblit, étant poſées pour cet éfet entre chaque ſabord. Aux „ſerre-goutiéres, où elles ont le plus d'épaiſſeur, on leur en peut donner „les deux tiers de celle de l'étrave, avec les ſept huitiémes parties de ſa lar- „geur; c'eſt-à-dire, à prendre du dedans du vaiſſeau au bordage, & leur „épaiſſeur ſur le bordage. Sur le faux-pont, il faut que les courbes & les „éguillettes, ſoient à-peu-près de même groſſeur, afin-que la vaigre qui „eſt au-deſſus du pont puiſſe avoir ſes façons. Les plus grands navires, „qui ont deux bandes de ſabords, ont beſoin d'avoir doubles Éguillettes „à l'arriére, & encore plus ſous le château d'avant, à-cauſe des ancres „qu'on y retire, & qui cauſent beaucoup d'ébranlement. Celles-ci doi- „vent deſcendre d'un bout juſques au bas-pont, & monter de l'autre bout „juſqu'au demi-pont à l'arriére, & juſqu'au tillac du château d'avant.

EGUIL-

E'GUILLETTES à éguilletter les canons. *Schut-taalien, Staart-taalien aan de knoop.*

E'GUILLETTES de voiles. *Ree-banden.*

Ce ſont des boſſes qui ſervent à tenir la tête des grandes voiles dans les râteaux.

E'GUILLETTES de ponton. *Dwars-houten op een onderlegger.*

Ce ſont des piéces de bois qui ſont poſées ſur le haut des côtés d'un ponton, où l'on amarre les atrapes.

E'GUILLETTES de bonnettes. *Lijſt-lijnen.*

Ce ſont les menuës cordes qui ſervent à laſſer les bonnettes aux voiles. Voiez, Lignes.

E H.

E'HEM, Canot des Négres. Voiez, Canot.

E L.

E'LANCEMENT, ou Quête. *Het vallen, uitſchieten, of overſchieten van de ſtevens.*

C'eſt la longueur d'un vaiſſeau qui excède celle de la quille. Voiez, Quête.

E'LARGIR. Un vaiſſeau s'E'largit. *Een ſchip dat jaagt, of gejaagt wordt.*

C'eſt-à-dire, qu'il prend ou donne la chaſſe.

E'LE'VATION du pole. *De Hoogte van 't aſpunt.* Voiez, Hauteur.

E'LE'VATION. Terme d'artillerie. *Verhooging, Elevation.*

La plus grande élévation qu'on doit donner, pour faire tirer un canon, eſt de quarante-cinq degrès. Plus le canon a d'élévation ſur l'horizon, plus ſes coups ſont foibles; moins il a d'élévation, ou plus il eſt abaiſſé, & plus il agit avec force.

E'LEVER. Un vaiſſeau qui s'E'lève. *Uitraaken, Zee-winnen, Hoe langer hoe meer t'zee geraaken.*

C'eſt-à-dire qu'il court au large; & qu'il s'éloigne de la côte, ou d'un moüillage pour tirer à là mer, courir au large, & tenir le vent. Il nous fut impoſſible de nous élever, parce-que le vent & la marée étoient contraires. Nous portâmes au Sud-eſt pour nous élever au vent. Nous eûmes un Nord qui nous éleva à une certaine hauteur, où les vents d'Oüeſt regnoient. Le courant eſt ſi rapide qu'il eſt capable de faire élever un canot juſqu'à deux lieuës par heure.

S'E'LEVER après avoir été affalé à la côte. *Van laager wal geraaken.*

E'LEVER en latitude. *Naar 't Noorden of Suiden gezeilt hebben.*

C'eſt avoir fait route vers le Nord, ou vers le Sud.

E'LEVER en longitude. *Eſt of Weſt geloopen hebben, In lengte af-of-op-gezeilt hebben.*

C'eſt avoir fait route vers l'Oüeſt, ou vers l'Eſt.

ELINGUES. *Lengen, Strikken, Schuif-knoopen.*

Ce ſont des cordes, ou c'eſt une corde, qui a un nœud coulant à chacun de ſes bouts. On s'en ſert à entourer les fardeaux qu'on veut tirer d'un vaiſſeau, ou qu'on veut mettre dedans.

ELINGUE à pattes. *Een Leng met haaken.*

C'eſt celle qui n'a point de nœuds coulans, mais deux pattes de fer. On ſe ſert de celle-là pour tirer du fond de cale les fûtailles pleines.

ELINGUET, Linguet, Hinguet. *Pul.*

C'eſt une piéce de bois, qui tourne horiſontalement ſur le pont du vaiſſeau. Elle a d'ordinaire un pié & demi, ou deux piés de longueur, & ſert à arrêter le cabeſtan, ou à empêcher qu'il ne dévire. Il y a auſſi un E'linguet de virevaut, qui eſt une petite piéce de bois droit, qui a le même uſage pour les virevaux, qu'ont les autres élinguets à l'égard des cabeſtans. Voiez, Cabeſtan, & la Figure qui eſt ſous ce mot.

ELME. Feu St. Elme. *Vree-vuuren*, *Caſtor en Pollux*.

C'eſt une exhalaiſon sèche & ſubtile, qu'on voit courir quelquefois ſur la ſurface de la mer, lors-que la chaleur de l'air l'a enflammée. Elle voltige & s'atache ſur les vaiſſeaux qui navigent. Les matelots en tirent divers préſages; car ſi ce feu s'atache aux mâts, aux vergues & aux manœuvres, ils conclüent que l'air n'étant agité d'aucun vent qui puiſſe diſſiper ces feux, il y aura en-ſuite un calme profond: mais ſi les feux voltigent, c'eſt, ſelon eux, le préſage d'un gros tems.

E M.

EMBANQUE'. Etre Embanqué. *Op de bank van Terreneuve zijn*.

C'eſt être ſur le grand banc de Terre-neuve. Nous étions embanquez huit jours devant les vaiſſeaux qui étoient partis avec nous de la riviére de Scudre.

EMBARCADE'RE, Embarcadour. *Een groote ſtaapel-plaats van de ſcheepvaart by de Spanjaards*.

C'eſt le lieu ou les Eſpagnols font leurs embarquemens dans l'Amérique.

EMBARDER. *Afhouden*, *Geeren*, *Bakboord of ſtuurboord geeren*.

C'eſt s'éloigner. On dit, Embarde babord, ou Embarde ſtribord, ou Embarde au large, lors-qu'étant auprès d'un navire avec une chaloupe, on ſe jette de côté ou d'autre pour s'en éloigner. On dit auſſi, Embarder, quand on oblige un vaiſſeau qui eſt à l'ancre, à ſe jetter d'un côté ou d'autre, en lui faiſant ſentir ſon gouvernail.

EMBARGO. Mettre un Embargo. *Beſlag*. *Beſlaan*, *In beſlag neemen*.

Ce terme ſe prend pour arrêt, ou pour les ordres que les Souverains donnent d'arrêter tous les vaiſſeaux dans leurs ports, & d'empêcher qu'il n'en ſorte aucun, afin de les prendre & retenir eux-mêmes pour le ſervice de l'Etat, & les contraindre de ſervir en paiant; ce que les Anglois & les Hollandois apellent Preſſer. Voiez, Preſſer.

EMBARQUEMENT. *Inſcheeping*, *Affcheeping*.

EMBARQUER. *Inſcheepen*, *Scheepen*.

C'eſt mettre quelque choſe dans le vaiſſeau. Nous avons fait embarquer notre eau, il ne reſte plus qu'à embarquer les moutons & les poules.

EMBARQUER. *Scheepen*, *Te ſcheep gaan*.

C'eſt entrer dans le vaiſſeau pour faire voiage.

EMBARQUE dans la chaloupe. *Val val*, *Val in de boot*, *Matroos ſtijg in de boot om te roeijen*.

EMBELLE. *Hals van 't ſchip*.

C'eſt la partie du vaiſſeau, qui eſt compriſe depuis la herpe du grand mât, juſqu'à celle de l'avant, ou depuis le grand mât juſqu'au dogue d'amure. Comme c'eſt la partie la plus baſſe des côtés du navire, on y met des fargues, lors-qu'on veut donner bataille. Voiez, Belle, & Fargues.

EMBLIER. *Een groote plaats beſlaan*.

C'eſt,

C'eſt, ſelon M. Daſſié, ocuper beaucoup de place.

EMBODINURE, Emboudinure, Boudinure. *Anker-roering.*

On apelle Embodinure pluſieurs menus bouts de corde, dont l'arganeau de l'ancre eſt environné: on le fait pour empêcher que le cable ne ſe gâte contre le fer.

EMBOITURE. Voiez, Encocure.

EMBOSSURE. *Springk, Sprenckel, Springel, Sprengkel.*

C'eſt un nœud que l'on fait ſur une manœuvre, & auquel on ajoûte un amarrage. Voiez, Croupiat.

FAIRE une Emboſſure au cable. *Een ſpringk op de kaabel maaken. Sprengkels op de touwen ſteeken.*

ETRE moüillé ſur une Emboſſure. *Op een ſpringk leggen.*

EMBOUCHURE, ou Bouche de canon. *De mondt van een ſtuk geſchuts.*

C'eſt l'ouverture du canon, par où l'on met le boulet & la poudre. Voiez, Bouche.

EMBOUCHURE de riviére. *De Mondt van een rivier, uitloop, invloedt.*

C'eſt l'endroit par où une riviére ſe décharge dans la mer.

EMBOUCHURE d'une baie. *De Mondt van een baai.*

C'eſt l'entrée de la baie.

EMBOUQUER. *Een engte zees inzeilen, inloopen; Tuſſchen de eilanden door vaaren.*

C'eſt comme quand on entre dans les iſles des Antilles. Lors-qu'on commence à enfiler un paſſage étroit entre des iſles, ou des terres, cela s'apelle Embouquer dans l'Amérique. Voiez, Bouque.

EMBRAQUER. *Een touw haalen, of t'huis haalen.*

C'eſt mettre ou tirer une corde dans un vaiſſeau à force de bras.

EMBREVEMENT. *Een ſtuk houts met een pen die geſnooten is.*

C'eſt une maniére d'entailler une piéce de bois, afin d'empêcher qu'une autre piéce jointe & aſſemblée avec la premiére, ne ſe hauſſe, ni ne ſe baiſſe.

EMBROUILLER les voiles, *De zeilen opgyen.*

C'eſt les carguer, ou les ferler. Ce mot vient de celui de Breüils, dont on ſe ſert le long de la Manche, pour dire, Cargues.

EMBRUMÉ. Tems Embrumé. *Deiſig weer, mottig, miſtig; Dikke en overtogen lugt.*

C'eſt un tems de broüillards, pendant lequel on a peine à ſe connoître. Ce mot vient de Brume, qui veut dire, Broüillard de mer.

TERRE Embrumée. *Een beneevelde landt.*

C'eſt un terre couverte de broüillard.

EMMANCHEZ. Voiez, Enmanchez.

EMMARINER un vaiſſeau. *Een ſchip mannen, en in zee brengen.*

C'eſt-à-dire, Mettre du monde deſſus, & le faire aller en mer.

GENS EMMARINEZ. *Bevaare luiden.*

Ce ſont ceux qui par de longs voiages ſe ſont acoutumez à la mer; ou ceux qui ſe ſont embarquez depuis peu, & qui aïant été travaillez du mal de mer ſont remis, & ſe portent bien. Nous ſommes emmarinez, nous danſons au roulis, & quand la mer eſt groſſe nous en avons meilleur apétit.

NOUS ſommes Emmarinez. *Wy zijn de zee al gewend.*

EMMIELLER un E'tai. *Een ſtag trenſen, of betrenſen; Tuſſchen de ſlaagen met dunne draaden woelen.*

C'eſt-à-dire, Remplir le vuide qui eſt le long des tourons des cordes dont l'étai eſt compoſé.

EMMORTOISER, ou Emmortaiſer. *Inlaaten.*

C'eſt faire entrer dans une mortaiſe le bout d'une piéce de bois, ou de fer, diminué quarrément environ du tiers de ſon épaiſſeur.

EMPATTEMENT d'une gruë. *Bedding.*

Ce ſont les piéces de bois ſur leſquelles elle eſt élevée.

EMPATURE. *Verſcherving.*

On apelle Empature dans un vaiſſeau, la jonction de deux piéces de bois miſes à côté l'une de l'autre.

EMPATER, Faire des Empatures. *Verſcherven.*

C'eſt mettre les deux bouts de deux piéces de bois l'un à côté de l'autre, & les faire joindre.

EMPECHE'E. Une manœuvre Empêchée. *Onkluar, Een touwerk dat onklaar is.*

C'eſt-à-dire qu'elle eſt embaraſſée.

EMPENELLE. *Kat.*

C'eſt une petite ancre que l'on moüille au-devant d'une groſſe. Il y a un petit cable qui la tient, & ce cable eſt frapé à la groſſe ancre, afin-que le vaiſſeau ſoit plus en état de réſiſter à la force du vent.

MOUILLER l'Empenelle. *De kat uitwerpen.*

EMPESER la voile, la moüiller. *'t Zeil natten, of begieten.*

C'eſt jetter de l'eau deſſus. Quand ſa toile eſt ſi claire par les cüeilles du milieu, que le vent paſſe au-travers, ſon tiſſu ſe reſſerre par l'eau qu'on y jette, & cela fait que la voile prend mieux le vent.

EMPIRANCE. *Slimmering, Vermindering in prijs, Het verargeren.*

Ce terme ſe dit du déchet, corruption, ou diminution qui arive aux marchandiſes que la tempête, ou quelque autre accident contraint de jetter de côté & d'autre dans le vaiſſeau. On dit auſſi Empirance & Empirer par ſon propre vice, quand la corruption ou diminution arive ſans accident, & ſans autre cauſe que des cauſes naturelles, qui en font l'altération.

EMPORTER. Le grand mât fut emporté à la mer. *De groote maſt wierdt over boord gezeilt.*

EMPOULETTE, Ampoulette. *Glas, Looper, Sandt-looper.*

C'eſt un aſſemblage de deux fioles faites en poires, & jointes l'une à l'autre par un cou qui eſt étroit, & qui ſert à faire paſſer du ſable très-delié de la fiole de deſſus dans celle d'embas: la quantité de ce ſable eſt meſurée pour déterminer l'eſpace d'une demie-heure. Voiez, Horloge.

EN-

ENCABANEMENT. *Het intrekken, Het inkomen, Het invallen der zijden van een ſchip.*

On apelle ainſi la partie du côté d'un navire qui rentre depuis la ligne du fort juſques au platbord.

ENCAPÉ. Etre Encapé. *Tuſſchen twee kaapen zeilen, Tuſſchen twee kaapen geraakt zijn.*

C'eſt être entre les caps. Cela ſe dit, par éxemple, lors-qu'on revient de la mer, & qu'on ſe croit entre les caps de Finiſterre & d'Oüeſſant.

ENCASTILLAGE. *Vertuining.*

C'eſt l'élévation de l'arriére & de l'avant, & tout ce qui eſt conſtruit depuis la liſſe de vibord juſques au haut. Voiez, Acaſtillage.

ENCLAVER. *In de ſponning ſetten, of ſteeken.*

C'eſt, en terme de charpenterie, Enfermer une choſe dans une autre, enſorte qu'elle l'environne ſi-bien, qu'elle ne puiſſe s'en détacher qu'avec fracture, ou grande peine. C'eſt ainſi que les gabords ſont enclavez dans la rablure de la quille, & qu'un tenon eſt enclavé dans une mortaiſe.

ENCOCURE. Voiez, Encoquure.

ECOGNEURE. *Hals.*

C'eſt le courbe, ou le coude d'une piéce de bois courbe, comme d'un genou, d'un courbaton &c. & l'endroit où elle fait un angle, ou preſque un angle.

ENCOMBREMENT. *Het verwart leggen der waaren door malkanderen in 't ſchip, Quaade ſtuuwinge, of ſtellinge.*

C'eſt l'embaras que cauſent, dans un vaiſſeau, les marchandiſes qui font ſa charge. Le Roi de France, par une Ordonnance de l'année 1662. défend à tous Oficiers commandans ſur les vaiſſeaux de guerre, d'embarquer des marchandiſes ſur leurs bords, tant à-cauſe de l'encombrement, que parceque ce trafic ſeroit préjudiciable au commerce, & atacheroit tellement les Oficiers qu'ils négligeroient le ſervice.

IL Y A trop d'Encombrement dans ce vaiſſeau, & l'on n'y ſauroit conſerver l'eſtive & l'arrimage. *Alles leit overhoop in 't ſchip, het en kan niet bequaamelijk geregt nog geſtuuwt worden.*

ENCOQUER. *De beugels aan de ree ſchuiven, of ſlaan; Inſteeken.*

C'eſt faire couler un anneau de fer, ou la boucle de quelque cordage, le long de la vergue, pour l'y atacher. L'étrope des pendours de chaque bras eſt encoquée dans le bout de la vergue.

ENCOQUE. *Slaa de beugels om de ree.*

ENCOQUER le fer de boute-hors. *De lyzeils-beugels aan de ree ſchuiven.*

ENCOQUURE, Encocure. *Het ſlaan van de beugels, of van de ringen om de ree, Het inſteeken.*

C'eſt cet enfilement qui fait entrer le bout de la vergue dans une boucle, ou dans un anneau, pour y ſuſpendre quelque poulie, ou quelque boute-hors.

ENCOQUURE, Encocure. *De Nok van de ree.*

C'eſt l'endroit du bout de chaque vergue, où l'on amarre les bouts des voiles par en-haut. L'encocure du fer des boute-hors eſt à-peu-près à un quart de diſtance du milieu de la vergue.

ENCORNAIL. Trou, ou Trous du clan. *Homber-gat, Tuin-gat.*

C'eſt

C'eſt un trou, ou une mortaiſe, qui ſe pratique dans l'épaiſſeur du ſommet d'un mât, le long duquel court la vergue, par le moien d'un rouët de poulie dont l'encornail eſt garni. L'étague y paſſe & ſaiſit le milieu de la vergue, pour la faire courir le long du mât.

ENDENTE'. *Met burg-haaken gevoegt, Met haaken in malkanderen gevoegt.*

Cela ſe dit de deux piéces de bois qui, de diſtance en diſtance, entrent l'une dans l'autre, pour plus de liaiſon.

ENCOUTURE'. Bordages Encouturez l'un ſur l'autre. *Boei-planken over malkanderen gevlerkt, Zoom-werk.*

C'eſt quand les bordages paſſent l'un ſur l'autre, au-lieu de ſe joindre quarrément. Les bateaux chalands de la Loire ſont fort legers, & vont à la voile: ils ne ſont bâtis que de planches encouturées l'une ſur l'autre, jointes à des piéces de lieure qui n'ont ni platbords, ni matiéres pour les tenir fermes.

ENDORMI. Vaiſſeau Endormi. *Een ſchip dat geen meer vaart heeft.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui a perdu ſon erre, ſoit après avoir pris vent devant, ſoit pour avoir mis côté en-travers, ou ſoit pour avoir mis les voiles ſur le mât.

ENFILER. Le cabeſtan Enfile les cables en virant. *In het winden gaat 't touw om de ſpil.*

C'eſt-à-dire que le cable tourne en rond autour du cabeſtan.

ENFILEMENT du cable. *Ligting, Draaijing van 't touw, Kring-rondt om de ſpil.*

ENFLE'CHURES, Figures, Figules. Enfléchures eſt plus en uſage. *Weevelingen, Weef-lijnen.*

Ce ſont des cordes qui traverſent les haubans en forme d'échellons. Elles ſervent à monter aux hunes, & au haut des mâts. Il ne paroiſſoit perſonne dans leurs enfléchures, que nous ne jettaſſions à bas.

ENGAGE', ou Trente-ſix-mois. *Een Slaaf voor drie jaaren, om in de Weſtindies te dienen.*

C'eſt celui qui voulant paſſer aux iſles de l'Amérique Françoiſes, ſans païer ſon paſſage au Capitaine du vaiſſeau, s'oblige de ſervir, durant trois ans, la perſonne à qui le Capitaine le donnera, ou le négociera. Les Anglois demandent ſept années d'engagement pour les paſſer à leurs colonies. En France les Engagez n'en donnent que trois pour aller aux iſles, ce qui les fait apeller, Trente-ſix-mois.

ENGIN. *Een Draai-kraan die regt opgaat.*

C'eſt une machine pour enlever des fardeaux. L'Engin n'eſt différent du gruau, qu'en ce que la piéce de bois qui ſe nomme fauconneau, ou étourneau, eſt poſée horiſontalement ſur le poinçon & ſur les liens de l'engin, & eſt un peu plus courte que celle du gruau, qui eſt poſée de bas en haut. Voiez, Gruau.

ENGAGEMENT d'un matelot. *De huur van een matroos.*

C'eſt la convention qui ſe fait avec lui de la part du Capitaine, ou du Maître de vaiſſeau.

ENGORGE'E. Voiez, Pompe.

ENGRAISSEMENT. Joindre du bois par Engraiſſement. *Stijf inſlaen.*

C'eſt-à-dire, l'aſſembler à force, en-ſorte que les tenons ne laiſſent aucun vuide dans les mortaiſes.

ENGRENER la pompe. *De pomp lens pompen.*

C'eſt-à-dire, Atirer dans la pompe l'eau qui reſte au fond du vaiſſeau, afin de mettre ce reſte dehors.

ENHUCHE'. Voiez, Huche.

ENJALER une ancre. *Het anker ſtocken.*

C'eſt atacher à l'ancre deux piéces de bois qu'on apelle Jas, & les empater étroitement enſemble vers l'arganeau; & ce Jas ſert à contre-balancer dans l'eau la patte de l'ancre, pour la faire tomber ſur le bon côté. On dit auſſi, Enjauler une ancre. Voiez, Jas.

ENLAÇURE. Faire une Enlaçure. *Een ſluit-gat maaken.*

C'eſt un terme de charpenterie, pour dire, Percer les mortaiſes & les tenons, afin d'y paſſer une cheville qui arrête & faſſe tenir fermes les piéces aſſemblées.

ENLIGNER le bois avec une règle. *Met een ry Krabben:* Avec un cordeau, *Lijnen, Belijnen, Sloeren.*

C'eſt mettre les piéces ſur une même ligne, ce qui ſe fait avec une règle, ou avec un cordeau.

ENMANCHEZ. Nous ſommes Enmanchez. *Ons ſchip is in 't kanaal gezeilt.*

Cela ſe dit lors-qu'on eſt entré dans la Manche Britannique.

ENSEIGNE de poupe. *De Vlag van agteren, De Prinſe Vlag.*

C'eſt le pavillon qui ſe met ſur la poupe. L'Enſeigne de poupe des navires de guerre François eſt blanche, & celle des vaiſſeaux marchands eſt bleüe. Voiez, Pavillon.

ENSEIGNE. *Vaan.*

ENSEIGNE de vaiſſeau. *Een Vaandriger op een ſchip.*

C'eſt un Officier qui doit obéïr au Lieutenant, & avoir, par ſubordination & en ſon abſence, les mêmes fonctions que lui. Les Capitaines de brulots commandent aux Lieutenans de frégates legéres, & aux Enſeignes de marine, & les Enſeignes de vaiſſeau aux Lieutenans de frégates legéres.

ENSEIGNE en pié. *Een Opper-vaandriger.*

ENSEIGNE en ſecond. *Een Onder-of-tweede-of-proviſioneel Vaandriger.*

ENTAILLE. *Keep, Inkeep, Borſt.*

C'eſt l'ouverture qu'on fait dans un bois, qu'on taille en certain endroit, pour y en faire entrer un autre que l'on y veut joindre. On fait des entailles quarrément, en adent, & à queüe d'aronde; c'eſt-à-dire, quand on enlève quelque choſe d'un morceau de bois, pour en joindre un autre morceau ſur celui dont on a enlevé quelque choſe.

ENTAILLE perdüe, ou à bouts perdus, ou a ſiflet. *Een voege met verlooren lippen.*

C'eſt lors-que les deux morceaux de bois qu'on veut joindre, ſont coupez en chamfrein.

ENTAILLE quarrée. *Een borſt met regte lippen.*

C'eſt lors-que les morceaux de bois ſe joignent quarrément dans leurs entailles.

ENTAILLES, ou Dents d'afût de bord. *Trappen van een roopaart.*

Ce ſont des hoches, ou coches, qu'on fait au derriére de l'afût, dans les flaſques; pour y mettre le traverſin, ſur lequel ſe poſe le coin de mire.

ENTAILLE pour limer les ſcies. *Een vijl-blok.*

C'eſt un billot de bois fendu, dans lequel les Menuiſiers font entrer le fer de leurs ſcies, quand ils veulent en limer les dents : & pour tenir la ſcie plus ferme dans la fente du billot, ils y mettent auſſi un coin de bois.

ENTALINGUER un cable. Voiez, Talinguer.

ENTENNES. *Drie maſten die op de zy van een byſondere ſoort van een onderlegger ſtaan.*

Les Entennes d'une machine à mâter ſont trois mâts, qui ſont plantez ſur le côté de la machine, où ſont frapées les caliornes qui ſervent à élever les mâts.

ENTER. *Pennen, Inpennen, Inborſten, Invoegen, Inſlaan.*

C'eſt un terme de charpenterie, qui veut dire, Joindre bout à bout, & à plomb, deux piéces de bois de charpente de même groſſeur; les aſſembler, ſoit par mortoiſe & tenon, ſoit par une entaille.

ENTERRER les fûtailles. *De water-vaaten in 't ballaſt ſetten.*

C'eſt à-dire; les mettre en partie dans le leſt du vaiſſeau.

ENTONNOIR à poudre. *Een Tregter, of Trechter.*

ENTRE'E. L'Entrée d'une riviére. *De mondt van en rivier.*

C'eſt ſon embouchure.

ENTREMISES. *Kloſſen, Karviel-houten.*

Ce ſont de petites piéces de bois, qui étant poſées dans un vaiſſeau entre deux autres, les tiennent ſujettes, & ſervent auſſi à les renforcer.

ENTREMISES emmortaiſées dans les E'guillettes, & regnant le long des ſerre-bauquiéres. *Stuinder-kalven.*

ENTREMISES. *Voering van de beeting, die komt tuſſchen de klampen in.*

Ce terme ſe dit encore de certaines pieces de bois, qui ſont poſées entre les taquets, ou fuſeaux de cabeſtan, pour les tenir.

ENTREPRENEUR. *Aanneemer, Bouw-meeſter en Verkooper.*

C'eſt celui qui s'engage à faire, fabriquer & fournir un vaiſſeau tout conſtruit, aux termes d'un certain devis qui ſe fait entre lui & l'Acheteur, pour le prix dont ils ſont convenus.

„Lors-qu'on fait marché pour la conſtruction d'un vaiſſeau, il eſt libre au „Bourgeois, ou Acheteur, en Flamand *Beſteeder*, de propoſer telles con„ditions qu'il lui plaît, & quand elles ſont acceptées de l'Entrepreneur, on „les rédige par écrit, ce qui s'apelle Devis, *Certer*, & il faut qu'elles ſoient „éxécutées.

ENTREPOST, Entrepôt, Lieu d'Entrepôt. *Staapel-ſtad, Staapel-plaats.*

C'eſt un port de mer où l'on a établi un magaſin pour y recevoir les marchandiſes qui doivent être tranſportées ailleurs.

ENTREPOST, Entrepôt. *Staapel.*

Ce mot ſe dit auſſi d'un magaſin, où une Compagnie de Négocians fait mettre ſes marchandiſes, dans quelque ville de commerce que ce ſoit.

ENTRER dans le port. *Binnen loopen, Inzeilen, Inboegen, Oploopen, Invallen.*

LA FLOTE eſt Entrée. *De vloot is binnen, of binnen gaats.*

ENTRE-SABORDS, *Schut-vullingen.*

Bordages qui ſont entre les ouvertures des ſabords, ou dans la diſtance des ſabords. Voiez, Bordages.

ENTRE-TOISE. *Klos, Karviel-hout.*
En terme de charpenterie, c'eſt une piéce de bois qui ſe met de travers dans un pan de charpente pour en entretenir d'autres.
ENTRE-TOISE dans une chévre. *Een Klamp, of Schey, Een regte Schey.*
C'eſt auſſi une piéce de bois qui traverſe les bras de la chévre, & ſert à les tenir en état.
ENTRE-TOISE croiſée. *Een Kruis-ſchey.*
C'eſt celle dont l'aſſemblage ſe forme en croix de St. André.
ENTRE-TOISE d'afût. *Kalf.*
Ce mot ſe dit encore d'une piéce de bois qui eſt poſée entre les flaſques d'un afût de canon de marine, & qui ſert à les joindre, à les entretenir, à les aſſurer, & à ſuporter le canon.
ENVERGUER une voile, ou Enverguer les voiles. *De zeilen aanſlaan, of aan de ree vaſt binden.*
C'eſt atacher les voiles aux vergues.
ENVERGUER les voiles d'un petit bâtiment. *Doeken, Dokken.*
ENVERGUER tout proche de la vergue, ſans laiſſer de jour entre-deux. *Doodt-aanſlaan, Digt-aanſlaan.*
ENVERGURE. *Even-maat van de reën.*
C'eſt la poſition & l'aſſortiment des vergues avec les mâts & les voiles. Le Maître-voilier n'a pas encore pris la meſure de l'envergure du bâtiment. Il faut diminuer l'envergure. Ce mot ſe dit auſſi de la largeur des voiles.
NAVIRE qui a beaucoup d'Envergure. *Een breedt-getuigdt ſchip.*
NAVIRE qui a peu d'Envergure. *Een ſmal-getuigdt ſchip.*
ENVOIE. *Roer aan ly.*
C'eſt ainſi que l'on commande au Timonier de pouſſer la barre du gouvernail, pour mettre le vaiſſeau vent devant.
ENVOIER. Voiez, Avoïer.

E P.

E'PACTE. *Epacta.*
C'eſt une règle fondée ſur ce que l'année lunaire, qui n'eſt que de trois-cents-cinquante-quatre jours, a onze jours moins que l'année ſolaire, qui en a trois-cents-ſoixante-cinq. Pour trouver l'âge de la Lune, il faut ajoûter l'épacte de l'année courante au nombre des mois qui ſont écoulez depuis celui de Mars, & au nombre des jours du mois où l'on eſt, & ſi tous ces nombres mis enſemble paſſent 30. il faut ôter ce nombre de 30. & ce qui reſte ſera l'âge de la Lune. L'Epacte augmente d'onze chaque année.
E'PARRES. Voiez, Eſparres.
E'PARS du pavillon. *Vlagge-ſtok.*
E'PAVE de mer. Voiez, Eſpave.
EPAULE de mouton. *Een groote Bijl.*
C'eſt le nom que quelques Charpentiers donnent à une ſorte de grande coignée.
E'PAULES d'un vaiſſeau, Virures de l'avant. *Draaijing, Het breeken, draaijen, of wringen van de boeg.*
Ce ſont les parties du bordage qui viennent de l'éperon vers les haubans de miſéne, où il ſe forme une rondeur qui ſoutient le vaiſſeau ſur l'eau. La rondeur au-deſſus des façons de l'avant.

ÉPAULEMENT d'un tenon. *Een verlooren pen, of Een pen met een verlooren borſt.*

C'eſt un terme de charpenterie. C'eſt une partie d'un des côtés d'un tenon qu'on diminuë plus que l'autre, afin-que la piéce de bois en ait plus de force.

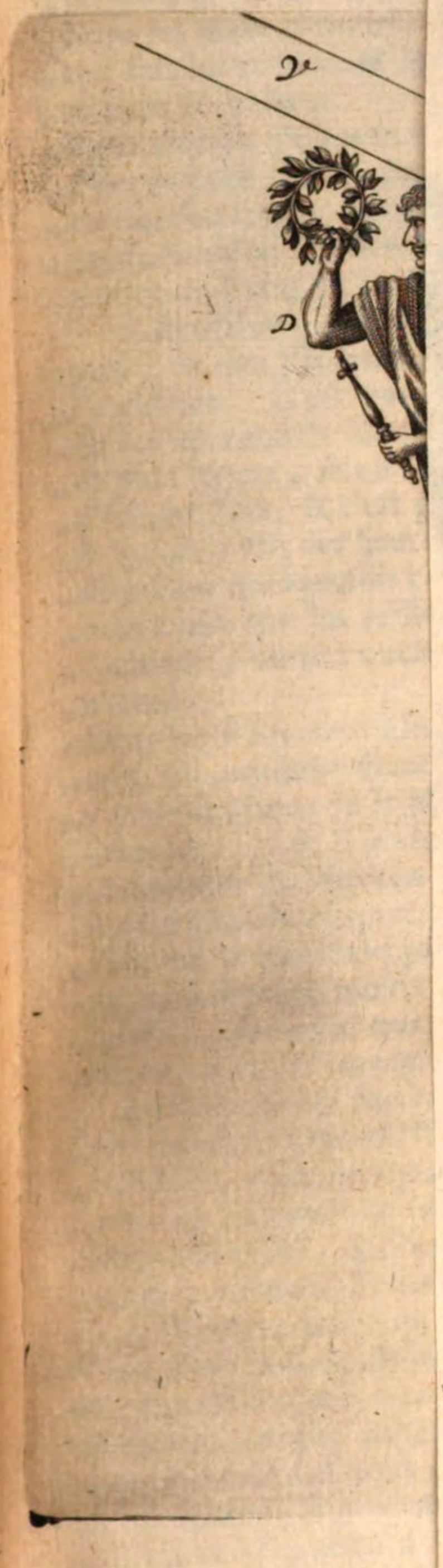
ÉPEES. Voiez, Barres de Virevaut.

ÉPERON, Poulaine, Cap, Avantage. De tous ces divers noms celui d'Éperon eſt le plus en uſage. *'t Galjoen.*

L'Éperon eſt un aſſemblage de pluſieurs piéces de bois, qui fait une grande ſaillie à l'avant du vaiſſeau, & qui s'avance la premiére en mer : il eſt ſoutenu par l'étrave. Les piéces principales dont il eſt compoſé ſont, les Porte-vergues, les Courbatons, les Aiguilles, le Lion ou Beſtion, la Cagoüille, la Friſe, & la Poulaine priſe dans ſa ſignification étroite de Taille-mer.

„ Les longs Éperons retardent le ſillage du vaiſſeau à-cauſe de leur peſan-
„ teur, c'eſt ce qui a fait venir la coutume de les faire courts & arrondis.
„ Mais il n'y a point de meſure particuliére à preſcrire à cet égard, le Maî-
„ tre Charpentier en uſe comme il lui plait, & ſelon l'expérience qu'il a.
„ Autrefois on les faiſoit généralement longs, aujourdhui on les fait géné-
„ ralement courts & arrondis, quoi-que la plupart des Charpentiers demeu-
„ rent d'acord que les grands navires ne devroient pas avoir des éperons ſi
„ courts, parce-qu'ils ne contiennent pas aſſez d'eſpace pour les uſages aux-
„ quels ils ſont deſtinez.
„ Il eſt vrai que les Éperons des vaiſſeaux qui ſont conſtruits principalement
„ en vüe qu'ils ſoient legers à la voile, doivent être courts, auſſi-bien que
„ leurs beauprés, parce-que plus ils ſont longs, plus ils retardent le mou-
„ vement du vaiſſeau, en l'ébranlant trop lors-que la lame le prend par
„ l'avant. Plus les éperons ſont legers, moins réſiſtent-ils à l'eau qui rou-
„ le contre eux, & par conſéquent ils communiquent au vaiſſeau moins de
„ mouvement contraire à ſa route.
„ Lors-que les Éperons ſont trop peſans & trop longs, & qu'il leur arive
„ quelque accident en mer, on eſt ſouvent obligé de les couper, n'y aïant
„ pas moien de les rétablir, à-cauſe de leur grandeur; & ſi on les laiſſoit à-
„ demi ſéparez, & comme pendans, ou que quelques-unes de leurs piéces
„ le fuſſent, ils feroient rouler le vaiſſeau, & pourroient cauſer d'autres
„ deſordres.
„ Outre cela ceux qui ſont trop peſans, font trop tomber le vaiſſeau ſur le
„ nez. Quoi-qu'il en ſoit pourtant, il eſt beſoin que les navires de guerre
„ aïent des éperons au-moins d'une certaine grandeur convenable, parce-
„ qu'ils ſervent beaucoup à l'équipage qui va s'y décharger, s'y nétoïer,

11



„& y prendre l'air commodément & ſans embaraſſer : on en fait auſſi plus „facilement toute la manœuvre de beaupré ; & ſur-tout ils font un bel „ornement.

„Dans les mêmes navires de guerre, ils ſervent auſſi de priſon : on y tient „aux fers les inſolens & les mutins, qui y demeurent jour & nuit, & y ſont „au pain & à l'eau.

„Pour afermir l'Éperon on le ſurlie avec de fortes cordes. Il y a des gens „d'expérience dans la marine, qui prétendent qu'on ne doit pas faire les é- „perons ſoit legers, ou peſans, pour ſuivre la mode qui eſt le plus en vo- „gue lors-qu'on conſtruit le vaiſſeau, mais par raiſon ; & que cela doit dé- „pendre de l'état du vaiſſeau, & de ce que ſon gabarit, ou la maniére de „ſa conſtruction, lui donne de force ou de foibleſſe ; & qu'on doit avoir é- „gard à ce que l'éperon, par ſa peſanteur ou par ſa legéréte, contribüe à „l'équilibre. C'eſt par cette raiſon qu'on a été ſouvent obligé de chan- „ger les éperons de certains vaiſſeaux, & de leur en faire de plus peſans, ou „de plus legers, ſelon que les corps des vaiſſeaux étoient forts ou foibles „d'échantillon ; & c'eſt par cette même raiſon qu'on y met auſſi des mâts „& qu'on y fait des hauts plus ou moins peſans en certains endroits. L'on „eſt même quelquefois contraint de faire ces ſortes de changemens long- „tems après que les vaiſſeaux ont été conſtruits, lors-qu'on leur a mis un „doublage, ou par quelque autre accident qui les a rendu plus durs qu'ils „n'étoient.

„Dans les Provinces Unies on a coutume de mettre au bout de l'éperon „un Lion, comme étant les armes de l'Etat ; & à l'arriére, au miroir, on „y met les armes de la place où ils ont été conſtruits, & à laquelle ils apar- „tiennent. Mais à-préſent, parmi les autres nations on a coutume de met- „tre au bout de l'éperon une Séréne, ou une figure humaine.

„Aujourdhui la plupart des Maîtres Charpentiers donnent de longueur à „l'éperon la huitiême partie de la longueur du vaiſſeau, & d'autres lui en „donnent encore moins : mais ceux-ci pourroient bien ſe tromper quel- „quefois, ſur-tout quand il s'agit d'un grand corps de bâtiment, auquel „un nez ſi court ne convient ni pour la beauté, ni pour le beſoin.

„Les Éperons des navires de guerre qui ſont montez par les Amiraux, & „par les autres Oficiers Généraux, ont preſque toujours des ornemens par- „ticuliers, pour marque de diſtinction. Par éxemple, entre les courba- „tons on les garnit de planches en ceintre, & l'on fait des feſtons, des ou- „vrages de relief, & d'autres ornemens de ſculpture aux porte-vergues. On „en met même auſſi ſur les courbatons, & ce ſont des figures de Naïades, „ou d'autres, telles qu'il plaît à l'ouvrier.

Voici l'explication de la figure d'Éperon qui eſt ici à côté, & les noms de ſes principales parties : ſurquoi il faut remarquer que chaque pouce qu'a cet éperon, ou quelqu'une de ſes parties, doit faire ſix piés, & par conſéquent le demi-pouce fait trois piés, & ainſi à proportion. Le vaiſſeau pour lequel un tel éperon eſt proportioné, doit être de cent-quarante-cinq piés de long, de l'étrave à l'étambord, trente-ſix piés de bau, & quinze piés de creux.

S. marque tout l'Avant du vaiſſeau.

TT. C'eſt l'Étrave, qui a vingt-huit piés de long ; un pié cinq pouces d'é- pais ; trois piés cinq pouces de large par le haut, deux piés dix pouces par le-

le milieu, & trois piés cinq pouces par le bas, avec douze piés de queſte.

AA. L'Aiguille inférieure, qui a un pié quatre pouces de large, & un pié cinq pouces d'épais, par le bout qui joint l'étrave; & dix pouces de large, & dix grands pouces d'épais par l'autre bout.

BB. L'Aiguille ſupérieure, qui a dix pouces & demi de large, & dix pouces d'épais, par le bout qui joint l'étrave, & ſix pouces & demi d'épais, & autant de large par l'autre bout. Les Jouttereaux s'étendent ſur les aiguilles & ſur les préceintes.

CC. La Friſe, qui a quatre pouces d'épais, & un pié trois pouces de large par le bout qui joint l'étrave; & dix-pouces par le bout qui eſt en devant.

D. Le Beſtion, au-lieu duquel eſt ici une autre figure, qui a douze piés de long.

E. Le plus haut Porte-vergue, qui a dix pouces de large, à l'endroit qui joint l'étrave; ſix pouces par le bout qui joint le beſtion, ou la Figure; & treize pouces par l'autre bout qui joint la tête de More.

F. Le ſecond Porte-vergue, ou le porte-vergue du milieu, qui a une feiziême partie de largeur & d'épaiſſeur moins que le plus haut.

G. Le plus bas Porte-vergue, qui a une feiziême partie de largeur & d'épaiſſeur moins que celui du milieu.

HHH. Les Courbatons de l'éperon, faiſant ſa rondeur, depuis l'aiguille ſupérieure juſqu'au premier porte-vergue: ils ont la même épaiſſeur que les porte-vergues ont à l'endroit où les courbatons les joignent.

JJ. Les Traverſins, qui ont auſſi la même épaiſſeur que les porte-vergues, à l'endroit où ils les joignent; mais ils ſont d'un pouce à deux plus larges: ils ont un grand demi-pié de rondeur par le haut.

KK. Les Jouttereaux, qui ſe poſent ſur les aiguilles, ſur l'étrave, & ſur les préceintes. Ils ont, à l'endroit où ils joignent l'étrave, la même épaiſſeur qu'ont les aiguilles au même endroit; mais par leur bout de devant ils ſont moins épais, & plus épais par celui de derriére. Le plus bas jouttereau a ſeize pouces de large ſur l'étrave, & le plus haut a quinze pouces au même endroit.

L. Le Tambour de l'éperon, qui s'aplique au plus bas jouttereau.

M. La Gorgére, qui a vingt-ſept grands piés de long, & cinq piés de large.

NN. La Lieure de beaupré V qui paſſe par le trou O dans la gorgére.

Q. Les Trous des amures de miſéne.

R. Les Trous des écubiers qui ont douze pouces de diamétre.

UN E'PERON arrondi. *Een ſtomp galioen.*

E'PINEUX. *Klippig.*

Un endroit épineux, c'eſt-à-dire, qu'il y a beaucoup de roches, qui ſe découvrent de baſſe mer, ou qui ſont découvertes.

E'PISSER une corde. *Splitſen.*

C'eſt l'aſſembler avec une autre, en entrelaſſant leurs fils, ou cordons, l'un avec l'autre; ce qui ſe fait par le moien d'une broche de fer, apellée Cornet d'épiſſe, ou Epiſſoir. Après le combat nous fûmes contraints d'épiſſer toutes nos manœuvres qui avoient été coupées, parce-que nous n'en avions point de rechange.

Pour épiſſer deux cables enſemble, il faut premiérement détordre les trois torons,

torons, autant l'un que l'autre, environ deux braſſes; puis paſſer chaque toron dans le cable, tant d'un bout que de l'autre, à la maniére des autres épiſlures, par trois fois. Les torons étant ainſi paſſez, on décorde un cordon de chaque toron, on le coupe à l'endroit où il eſt paſſé, & on y fait entrer les bouts de ces cordons coupez; enſuite on paſſe chaque toron des cordons reſtans, deux fois dans les cables, & cela de la maniére ordinaire, & de chaque côté: après cela on les décorde encore, & l'on coupe un des cordons de chaque toron, à l'endroit qui eſt paſſé dans le cable, & on l'y fait entrer: enfin on paſſe chacun des cordons qui reſtent dans les torons du cable, une fois de l'un & de l'autre bout, & on les coupe.

E'PISSOIR, Cornet ou Corne à épiſſer. *Spliis-hoorn.*

C'eſt un inſtrument pointu par un bout, de bois de gaïac ou de bouïs, de fer, ou de corne, avec lequel on épiſſe les cordes. On dit auſſi, Cornet d'épiſſe.

E'PISSURE. *Splitſing.*

C'eſt un entrelaſſement de deux bouts de cordes, que l'on fait au-lieu de faire un nœud, afin-que la corde puiſſe paſſer dans la poulie, ce qui ne ſe pourroit faire s'il y avoit un nœud.

E'PISSURE longue. *Een Spaanſche of lange Splitſing.*

L'E'piſlure longue ſe fait avec des bouts de corde inégaux, qu'on aſſemble de telle ſorte qu'ils puiſſent paſſer ſur une poulie.

E'PISSURE courte. *Een korte of ronde Splitſing.*

C'eſt celle où les deux bouts de corde qu'on veut épiſſer ſont égaux, c'eſt-à-dire, coupez de même longueur.

E'PITE, E'pites. *Deutelen, Dreutelen, Wiggen, Pluggen.*

C'eſt un petit coin ou cheville de bois quarrée & pointüe, qui étant miſe dans le bout d'une autre cheville, ſert à la groſſir.

E'PITIE'. *Kogel-bak.*

C'eſt un petit retranchement de planches fait le long du côté du vaiſſeau, pour mettre les boulets; ou en quelque autre lieu.

E'PITOIR. *Deutel-yſer.*

C'eſt un inſtrument de fer, long d'un pié, qui eſt pointu & quarré, & dont l'uſage eſt d'ouvrir le bout d'une cheville de bois, & la renfler en y mettant un coin qui eſt une autre petite cheville quarrée de bois.

E'PONTILLE, Eſpontille. *Berkoen.*

C'eſt une piéce de bois qui ſert à divers uſages, ſelon qu'elle eſt longue & groſſe. Il y en a qui ont environ trois piés de longueur, & qu'on met au bout des côtés du vaiſſeau, afin d'y paſſer de menües cordes. Leur uſage eſt de ſoutenir les pavois & les garde-corps.

E'PONTILLES, ou Pontilles d'entre les ponts. *Stutten, Berkoenen dienende tot ſtutten.*

Ce ſont proprement des étances, qui ſont poſées ſur un des ponts du vaiſſeau, pour ſoutenir l'autre pont qui eſt au-deſſus, étant miſes ſous les barrots de ce pont.

E Q.

E'QUAIRE. Voiez, Equerre.

EQUARRIR. *In den haak ſchaaven.*

C'eſt

C'eſt dreſſer du bois, & le rendre égal de côté & d'autre. On dit auſſi Equairir & E'querrir, mais le grand uſage eſt Equarrir.

E'QUARRISSAGE. Piéce de bois de tant de pouces d'E'quarriſſage. *Een ſtuk houts van ſoo veel duim vierkant.*

On dit qu'une piéce de bois a ſix ſur huit pouces d'équarriſſage, pour faire entendre ſes deux plus courtes dimenſions: ſi elles ſont égales, c'eſt-à-dire, ſi elles ſont, par éxemple, chacune d'un pié, on dit alors que la piéce de bois a douze pouces de gros.

E'QUARRISSEMENT. *Het vierkant maaken, of in den haak ſchaaven van een ſtuk houts.*

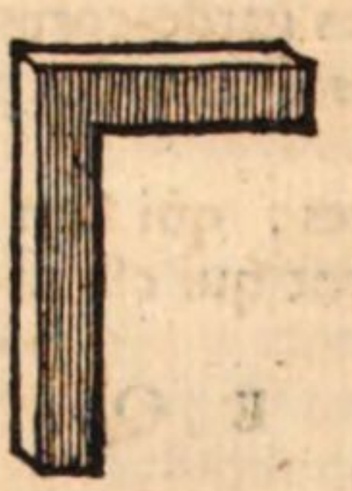
C'eſt la réduction d'une piéce de bois en grume à la forme quarrée. Il faut ôter, pour cela, ſes quatre doſſes-flaches, ce qui diminuë environ la moitié de ſa groſſeur.

E'QUATEUR, E'quinoctial, ou E'quinoxial. *Evenaar, Aequinoctiaal, Linie.*

C'eſt l'un des grands cercles mobiles de la ſphére, qui étant également diſtant de l'un & de l'autre pole, nous repréſente auſſi dans le Ciel un cercle que nous concevons en être de-même également éloigné, & diviſer le monde en deux hémiſphéres, dont l'un eſt ſeptentrional, & l'autre méridional. On l'apelle auſſi E'quinoctial, à-cauſe que le Soleil le coupant deux fois l'année, ſavoir vers le 20. de Mars, & vers le 23. de Septembre, fait les équinoxes, ou les nuits égales aux jours, en demeurant autant ſur l'horiſon qu'il demeure deſſous. Il faut néceſſairement que cela arive, parce-que l'horiſon ne coupe jamais l'Equateur qu'en deux parties égales, l'une qui ſe trouve ſupérieure, & l'autre inférieure. On peut dire que l'E'quateur eſt la principale meſure du tems, parce-que c'eſt principalement ſur le mouvement de ce cercle que ſe marque la révolution du premier mobile. Si cette révolution eſt entiére, c'eſt-à-dire, de trois-cents-ſoixante degrès, on dit que la durée, ou l'eſpace, du tems qui s'eſt écoulée, eſt d'un jour; ſi elle eſt ſeulement de la vingt-quatriême partie, ou de quinze degrès, on dit que la durée eſt d'une heure. Voiez, E'quinoctial & Ligne.

E'QUERRE, ou E'quaire. *Winkel-haak.*

C'eſt un inſtrument de Géometrie, fait de fer, de cuivre, ou de bois, qui ſert à tracer & à vérifier un angle droit. Il eſt compoſé de deux règles immobiles, dont l'une eſt élevée perpendiculairement au-deſſus de l'autre. Les Charpentiers ſe ſervent de l'équerre, & divers autres Artiſans auſſi; & ils apellent, A l'équerre, ce qui eſt nommé, A angles droits, par les Géometres.



EQUERRE de bois à épaulement. *Een Ry-haakje.*

FAUSSE-E'QUERRE, ou E'querre pliante. *Een Swei, of Een beweegende Winkel-haak.*

On apelle Fausse-équerre, un instrument semblable aux autres équerres, dont les deux règles se meuvent comme les jambes d'un compas, autour du clou par lequel elles sont jointes. On s'en sert à mesurer & à construire toutes sortes d'angles aigus & obtus.

E'QUERRE de bois à épaulement. *Een Ry-haak.*

C'est un équerre pour faire des épaulemens. Voiez, Epaulement d'un tenon.

E'QUERVE. *Verscherving.*

C'est le nom que l'on donne dans la Manche à la jonction de deux piéces de bois mises dans un vaisseau l'une à côté de l'autre. C'est ce qu'on apelle ailleurs, Empature. Les genoux & les varangues sont équervez les uns avec les autres, au-moins de quatre piés.

E'QUIGNETTES, ou E'quilles de giroüettes. *Hekjes, Hekken.*

Ce sont certains petits bois qui servent à tenir le haut & le bas des giroüettes.

E'QUINOCTIAL, E'quinoxial, Cercle E'quinoctial, ou Ligne E'quinoxiale. *Evenaar, Linie, Middel-lijn.*

On apelle Cercle E'quinoctial, le cercle qui coupe en deux également la sphére droite, & on dit, Ligne E'quinoctiale, ou absolument, La Ligne, à-cause que ceux qui habitent sous cette Ligne, ont toujours les jours égaux aux nuits, ou un équinoxe perpétuel; ce qui n'arive pas aux autres

peuples, qui n'ont cette égalité que deux fois l'année, ſavoir vers le 20. de Mars, lors-que le Soleil entre au ſigne du Belier, où il fait l'équinoxe du Printems; & vers le 23. de Septembre, lors-qu'entrant dans la Balance, il fait l'équinoxe de l'Automne. Voiez, Equateur, & Ligne.

EQUIPAGE. *Scheeps-volk, Vlootelingen.*

C'eſt le corps, ou la troupe des Oficiers mariniers, des ſoldats, des matelots, & des mouſſes & garçons qui ſervent dans un vaiſſeau, & qui le montent. La moitié de l'équipage de ce bâtiment eſt morte du ſcorbut pendant cette traverſée. Les gens de l'équipage ne peuvent faire aucune demande pour leurs gages & loïers, un an après le voiage fini. Equipage complet; *Volle bemanninge.*

Les Equipages des navires de guerre, ſe doivent former avec le plus d'égalité qu'il ſe peut, & l'on obſerve d'y emploïer, ſur chaque centaine d'hommes, un certain nombre de matelots, qui n'aïant fait aucun voiage de long cours, ont peu d'expérience. Ce ſont auſſi les *Hoop-loopers* des Flamands, Voiez, Garçons de bord. Cela ſe fait ſuivant ce qu'en réglent le Commandant & l'Intendant du port, pour inſtruire ces matelots dans la navigation, & les rendre plus capables de ſervir.

Les Equipages étant formez, le Commiſſaire général du bureau des claſſes en doit dreſſer les rolles ſur ſon Journal, & ſéparer les départemens en chaque rolle; & ſur ces rolles il doit faire enſuite les revües finales en rade, & faire prêter le ſerment tant aux Oficiers qu'à l'équipage.

„Si quelqu'un des gens de l'équipage d'un vaiſſeau marchand, s'abandon-
„ne à quelque mutinerie, deſobéïſſance, & refus de faire ſon devoir, une
„ſixiême partie de ſes gages demeurera confiſquée, pour la premiére fois,
„au profit de l'Etat; & pour la ſeconde fois les deux tiers, ſavoir un tiers au
„profit de l'Etat, & l'autre tiers au profit des Oficiers, le droit de l'Ami-
„ral préalablement levé: mais pour la troiſiême fois le tout ſera confiſqué,
„& en cas de récidive, il y écherra punition arbitraire. Que ſi cette mu-
„tinerie cauſoit quelque dommage, le délinquant ſera tenu de paier le dou-
„ble du prix auquel le dommage ſera aprécié. Et ſi ce dommage ſe faiſoit
„en la perſonne de quelqu'un, ou au corps du vaiſſeau, en-ſorte que l'un
„ou l'autre fût en danger, le délinquant ſera puni de peine corporelle; &
„à cet éfet le Prevôt le fera mettre aux fers, en quoi tout le reſte de l'é-
„quipage ſera tenu de lui prêter main forte, & de lui obéïr, ſur peine de
„confiſcation de gages, & de châtiment arbitraire.

„En tems de paix, les Navires de guerre des Provinces Unies ne ſont mon-
„tez le plus ſouvent que de deux cents hommes d'équipage: mais en tems
„de guerre, il y en'a trois ou quatre cents, ou davantage: bien-entendu
„que les vaiſſeaux pavillons ſont toujours plus forts d'équipages que les
„autres, & que les uns & les autres en ſont pourvus à proportion de leur
„grandeur.

„Pour les Vaiſſeaux marchands, voici comme ils ſont ordinairement mon-
„tez d'équipages, & pourvus d'armes.

„Les Bâtimens du port de quarante à cinquante laſtes, portent ordinaire-
„ment ſept hommes d'équipage, un mouſſe, deux petits canons chacun
„du poids de huit cents livres; deux pierriers, quatre boîtes chacune du
„poids de cent livres, quatre mouſquets, ou fuſils, ſeize longues piques,
„& douze courtes.

„Depuis

„Depuis cinquante juſqu'à ſoixante laſtes, ils portent huit hommes, & un „mouſle.

„Depuis ſoixante juſqu'à ſoixante & dix laſtes, ils portent neuf hommes, „& un mouſle.

„Depuis ſoixante & dix juſqu'à quatre-vingts laſtes, ils portent dix hom- „mes, & deux mouſſes.

„Depuis quatre-vingts juſqu'à quatre-vingts-dix laſtes, ils portent onze „hommes, & deux mouſſes.

„Depuis quatre-vingts-dix juſqu'à cent laſtes, ils portent douze hommes, „& deux mouſſes.

„Depuis cent juſqu'à cent-dix laſtes, ils portent treize hommes, & deux „mouſſes.

„Depuis cent-dix juſqu'à ſix-vingts laſtes, ils portent quatorze hommes, „& deux mouſſes.

„Depuis ſix-vingts juſqu'à cent-trente laſtes, ils portent quinze hommes, „& deux mouſſes.

„Depuis cent-trente juſqu'à cent-quarante laſtes, ils portent ſeize hommes, „& deux mouſſes.

„Depuis cent-quarante juſqu'à cent-cinquante laſtes, ils portent dix-ſept- „hommes, & deux mouſſes.

„Depuis cent-cinquante juſqu'à cent-ſoixante laſtes, ils portent dix-huit „hommes, & trois mouſſes.

„Depuis cent-ſoixante juſqu'à cent-ſoixante & dix laſtes, ils portent dix- „neuf hommes, & trois mouſſes.

„Depuis cent-ſoixante & dix juſqu'à cent-quatre-vingts laſtes, ils portent „vingt hommes, & trois mouſſes.

„Depuis cent-quatre-vingts juſqu'à cent-quatre-vingts-dix laſtes, ils por- „tent vingt & un homme, & trois mouſſes.

„Depuis cent-quatre-vingts-dix juſqu'à deux cents laſtes, ils portent vingt- „deux hommes, & trois mouſſes, avec huit piéces de petit canon, du poids „de quatorze cents livres, pour le moins; huit pierriers, & ſeize boîtes, „du poids de douze cents livres, pour le moins; & ſeize mouſquets ou fu- „ſils, deux douzaines de longues piques, & deux douzaines de courtes, & „les bâtimens qui ſont entre quarante & deux cents laſtes, doivent être „pourvus d'armes à proportion de ce qui eſt marqué dans le premier arti- „cle & dans celui-ci.

„Pour les vaiſſeaux qui ſont du port de plus de deux cents laſtes, on les „équipe à ſon gré, néammoins preſque toujours par proportion avec les „bâtimens qui ſont au-deſſous, ainſi qu'ils viennent d'être marquez, c'eſt- „à-dire qu'ils portent toujours plus d'hommes & de canon, & jamais moins.

„Les flûtes ſont montées de dix ou douze hommes, pour le moins, avec „deux mouſſes. Les équipages des pinaſſes ſont plus forts, & ſouvent de „ſoixante & dix ou quatre-vingts hommes, ſelon le canon qu'elles por- „tent. Pour les Armateurs & Capres on en tient les équipages auſſi forts „que leur grandeur le peut permettre, & juſqu'à en être tout-remplis.

„Voiez, Compagnie.

„Les vaiſſeaux Anglois ont de plus forts équipages que les Hollandois, „parce-que ceux-ci s'épargnent moins, quoi-qu'ils ſoient plus ſobres.

E'QUIPAGE d'atelier. *Gereedtſchap van een timmer-werf.*

C'eſt tout ce qui ſert pour la conſtruction, ou pour le tranſport des matériaux, c'eſt-à-dire, les gruës, les chévres, les crics, &c.

E'QUIPAGE de pompe. *Pomp-gereedtſchap.*

Ce qu'on apelle E'quipage de pompe conſiſte en toutes les piéces avec leurs garnitures.

E'QUIPEMENT, Armement. *Toeruſting, Equipagie, Waapening en monture, Manning.*

C'eſt la proviſion de tout ce qui eſt néceſſaire à la ſubſiſtance auſſi-bien qu'à la ſeureté & à la manœuvre de l'équipage d'un vaiſſeau, & l'équipage même.

E'QUIPER un navire. *Een ſchip mannen, of bemannen.*

C'eſt l'armer, y mettre les matelots & les ſoldats qu'il faut. La chaloupe ſera équipée de ſept hommes pour faire les rondes.

E'QUIPER un vaiſſeau. *Een ſchip reeden, of uitruſten, toeruſten, toetaakelen en mannen.*

C'eſt-à-dire, Munir un vaiſſeau de ſes apparaux, de ſes victuailles, & de ſes agrès. C'eſt auſſi le pourvoir de toutes ces choſes, & de ſon équipage. Ce vaiſſeau eſt équipé en guerre; celui-là eſt équipé en marchandiſe; & cet autre vaiſſeau eſt équipé en guerre & en marchandiſe.

E'QUIPE' en guerre. *Een Schip ten oorlog toegeruſt.*

E'QUIPER une flote. *Een vloot uitruſten.*

E'QUPER des matelots. *Boots-volk uitruſten.*

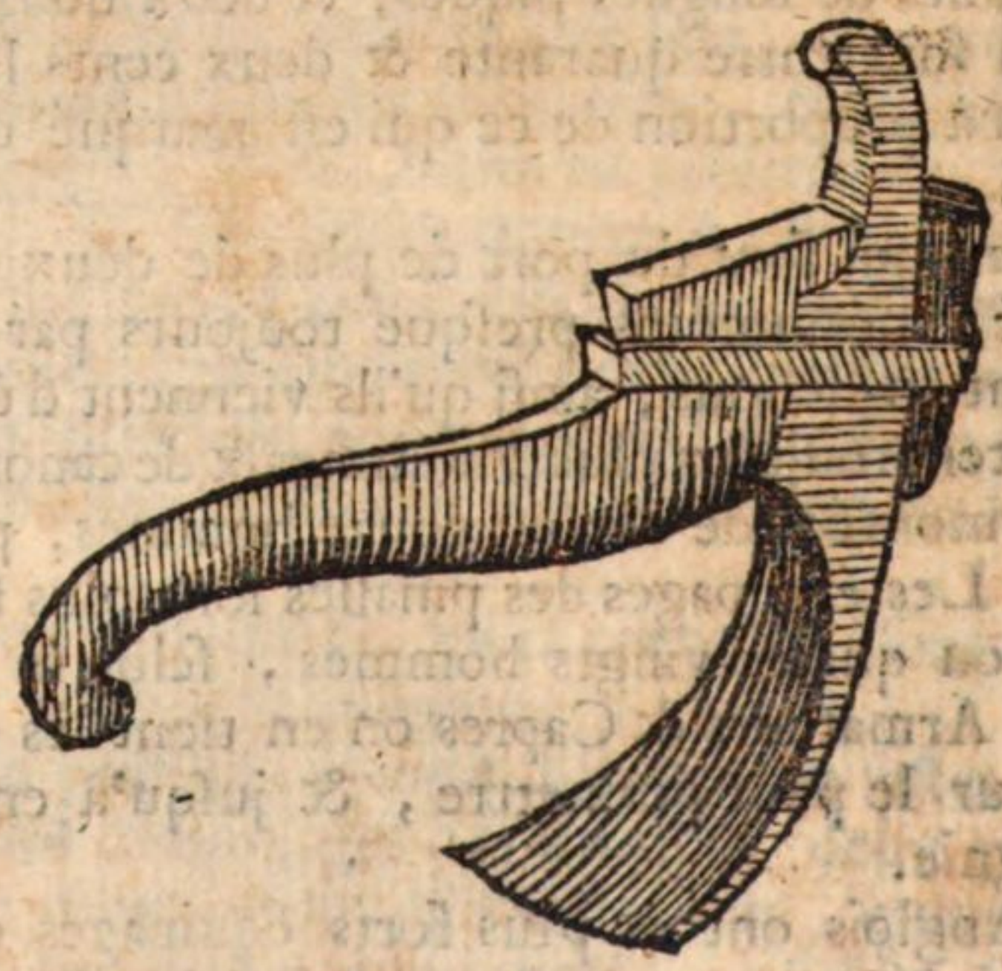
E R.

E'RISSON, Riſſon, Grapin de fer. *Een Dregge met vier armen.*

C'eſt une ancre à quatre bras, dont on ſe ſert dans les bâtimens de basbord, & dans les galéres.

ERMINETTE, Herminette. *Een Kuipers-diſſel.*

C'eſt un outil de Menuïſier & de Charpentier, dont ils ſe ſervent pour aplanir & doler le bois. Il eſt fait en maniére de hache recourbée. Les Tonneliers s'en ſervent auſſi.



ERMINETTE, Hachette à marteau. *Een Dissel daar een lange kromme kop aan is.*

C'est une autre sorte d'Erminette, dont se servent aussi les Charpentiers & les Menuïsiers François.

ERMINETTE. *Een Dissel.*

C'est celle dont se servent les Charpentiers Hollandois.

ERRE. L'ERRE d'un vaisseau. *Vaart.*

C'est-à-dire, Train, Allure. On dit en tetmes de marine, lors-qu'on parle d'un vaisseau qui a été arrêté par quelque cause, qu'il n'a pas repris son erre, pour dire, qu'il ne s'est pas encore remis dans la lenteur ou dans la vîtesse avec laquelle il a coutume de passer.

ERSES. Voiez Etropes.

ERSES, ou Etropes d'afût. *Stropjes.*

Ce sont des Erses auec des cosses, qui sont passées au bout du derriére du fond de l'afût du canon, où l'on croque les palans.

ERSE de poulie. *Een Bindtseltje, Een Stropje tot een blok.*

C'est une corde qui entoure le moufle de la poulie, & qui sert à l'amarrer. Voiez, Etrope.

E S.

ESCADRE. *Hoofdt-deilinge, Esquadre, Verdeiling, Afdeiling.*

C'est un détachement particulier de vaisseaux de guerre; ou-bien un des trois corps, qui dans un ordre de bataille, composent l'avant-garde, le corps de bataille, & l'arriére-garde; chacun desquels, est quelquefois partagé & distribué en trois divisions comme les Anglois & les François l'ont pratiqué en 1672. & 1673. contre les Hollandois. Voiez, Division. En 1670. le Roi le France ordonna que le pavillon Amiral ne fût arboré qu'avec un acompagnement de vingt vaisseaux de guerre, & le Vice-amiral,

ral, & le Contre-amiral avec douze vaiſſeaux, dont le moindre portât trente-ſix canons, afin-qu'ils fuſſent en état de défendre l'honneur & la prérogative du pavillon, & d'en ſoutenir la dignité.

„Dans une armée navale il faut que les eſcadres ſe tiennent toujours à une „diſtance raiſonable les unes des autres, & que les vaiſſeaux de chaque „eſcadre ne ſoient pas auſſi trop ſerrez, afin-que quand on ſera engagé au „combat, il n'arive point de confuſion.

„Il n'eſt pas avantageux de diſtribuer une armée navale en trop d'eſca„dres, ou de diviſions. Un Amiral diſtribüe ordinairement ſon armée en „eſcadres, & les eſcadres en diviſions, & ordonne que chacun ſe tienne dans „la diviſion où il eſt rangé, ſur les peines qui y apartiennent. La plus or„dinaire diſtribution d'une armée ſe fait en trois eſcadres, qu'on compoſe „à-peu-près également, leur donnant à chacune un pareil nombre de vaiſ„ſeaux, de la même qualité; c'eſt-à-dire, à l'une autant de frégates, de „galiotes, de brulots, & même de canon, que l'autre en a. Il en eſt de„même à l'égard des trois diviſions dans leſquelles chaque eſcadre eſt preſ„que toujours diſtribuée.

„Néammoins une fois l'illuſtre Amiral Tromp, étant ſur le point de li„vrer bataille aux Anglois, diſtribua ſon armée en quatre eſcadres. Il y „en eut trois qui s'avancérent ſur une même ligne & portérent ſur les en„nemis; & la quatriême, qui fut comme une arriére-garde, ſervit de „corps de réſerve.

„Dans le ſanglant combat qui ſe donna entre les Républiques d'Angleterre „& de Hollande, le 10. d'Août, l'an 1653. & qui fut ſoutenu avec „beaucoup de gloire par le même Héros, Martin Harpertsz. Tromp, qui „commandoit l'armée des Etats Généraux, cette armée fut diviſée en „cinq eſcadres. Il y en eut une qui ſe mit un peu de l'avant; les trois autres „la ſuivirent ſur une même ligne, & la cinquiême ſervit d'arriére„garde.

Il y a beaucoup de François, ſur-tout de ceux qui donnent des rélations de combats, qui ne diſtinguent point entre Eſcadre & Diviſion, principalement quand il s'agit d'Eſcadre, & qui emploient indifféremment ces deux termes; mais il eſt conſtant, ſelon les plus éxacts Ecrivains, qu'il y a de la différence, & qu'Eſcadre eſt un corps de la premiére diſtribution qui ſe fait d'une armée; & Diviſion eſt un des petits corps de la diſtribution qui ſe fait d'une eſcadre. Lors-que le Chef d'eſcadre ſe trouve Commandant, en l'abſence du Lieutenant Général, il a les mêmes fonctions que lui dans les ports & à la mer. Voiez, Chef d'eſcadre. Selon l'Ordonnance, on ne donne point en France le nom d'eſcadre, qu'il n'y ait quatre vaiſſeaux pour le moins. Voiez auſſi, Diviſion.

L'ESCADRE bleuë, L'Eſcadre blanche, L'Eſcadre rouge. *Het Eſquadre van de blaauwe, van de witte, van de roode vlag.*

DISTINGUER de loin trois Eſcadres dans une armée navale. *Drie eſquadres van verre in een oorlogs-vloot onderkennen.*

L'ARME'E fut diviſée en trois Eſcadres, & chaque Eſcadre diſtribuée en trois Diviſions. *De vloot wierd in drie eſquadres, en elk eſquadre in drie ſmaldeelen verdeelt, of geſchaart.*

ESCALE. Faire eſcale dans un port. *Een haaven aandoen, Inloopen.*

C'eſt

C'eſt y moüiller, ſoit pour éviter la tempête, ou les ennemis; ou ſoit qu'on y veüille prendre langue. Nous fîmes eſcale.

ESCARBITE. *Een Waater-bakje.*

C'eſt une ſorte de petit vaiſſeau de bois creuſé, qui a environ huit pouces de long, & qui eſt large de quatre. On y met l'étoupe moüillée, pour tremper les ferremens dont ſe ſervent les Calfats, quand ils travaillent.

ESCARLINGUE. Voiez Carlingue.

ESCARPE'. Côte eſcarpée. *Een ſteil of ſchor kuſt.*

C'eſt un endroit coupé à plomb, ou avec peu de talus. Une falaiſe eſcarpée. Une roche eſcarpée. Voiez, E'core.

ESCHAFAUT. Voiez, E'chafaut.

ESCHANCRE', E'chancré. Une Girouëtte E'chancrée. *Een geſplitſt vleugel.*

C'eſt-à-dire, qui eſt coupée en ligne courbe, ou fenduë par le milieu, & qui a deux pointes vers le bas.

ESCHARS. Voiez, E'chars.

ESCHILLON. *Een Hooſe.*

C'eſt un terme de marine du Levant, qui ſignifie une nuée noire, d'où ſort une longue queuë, qui eſt une ſorte de météore que les matelots craignent autant & plus que la plus forte tempête. Cette queuë va toujours en diminuant, & en s'allongeant dans la mer. Elle en tire l'eau comme une pompe, en-ſorte que l'on voit cette eau qui boüillonne tout-autour, tant l'atraction paroît violente. La ſuperſtition de ceux qui craignent cette nuée fait qu'ils piquent dans le mât un couteau à manche noir, perſuadez qu'en faiſant cela ils détourneront l'orage. Voiez, Puchot.

ESCLAVE. *Een Slaaf.*

C'eſt un captif pris ſur mer par des Corſaires, tels que ceux des côtes de Barbarie, qui font ſouvent des Chrétiens eſclaves. On apelle encore ainſi les Négres dont on ſe rend maître dans l'Amérique, & dont on fait un grand trafic.

ESCOPE. *Gieter, Zeil-gieter, Spoel-gieter.*

C'eſt un brin de bois d'une très-médiocre groſſeur', dont on ſe ſert à jetter de l'eau de la mer le long du vaiſſeau, pour le laver & pour moüiller les voiles. Il eſt creuſé par le bout, & tient de la ligne droite & de la courbe, aïant un manche aſſez long.

ESCOPE, E'cope, Eſcoupe. *Hooſ-vatje, Hooſ-vat, Spoel-gieter.*

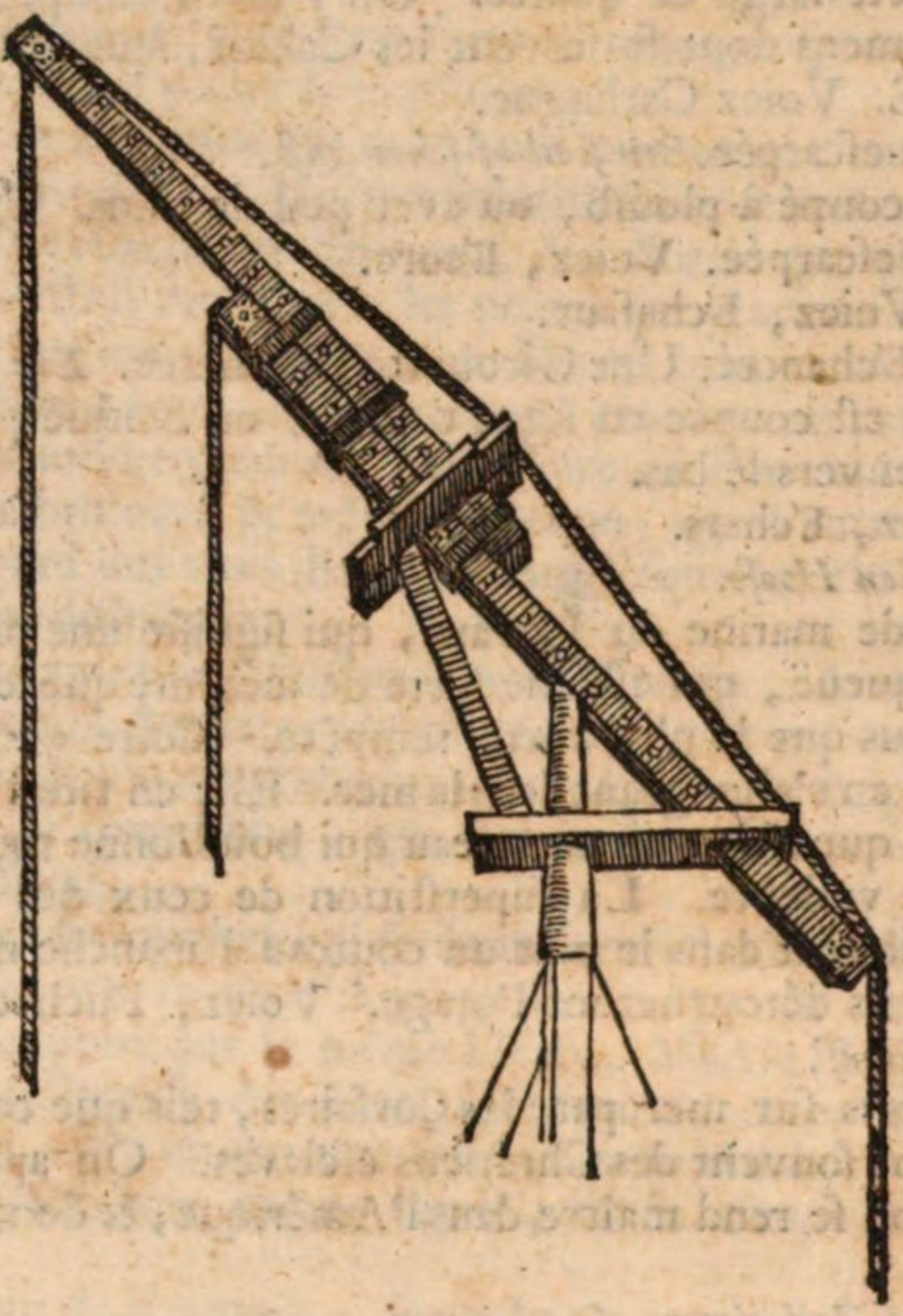
C'eſt une ſorte de petite pelle creuſe, avec laquelle on puiſe & on jette l'eau qui entre dans une chaloupe, ou dans un canot. Il n'y a de manche qu'autant que la main en peut empoigner.

ESCOPERCHE. *Een ſchuins legger, op een kraan.*

C'eſt comme un ſecond fauconneau élevé ſur un gruau, ou ſur un engin: ou-bien, c'eſt une piéce de bois ajoûtée ſur un gruau, au bout de laquelle il y a une poulie. Ce mot ſe dit auſſi de toutes les piéces de bois qui ſont debout, & qui ont une poulie à l'extrémité, par le moien de laquelle on élève du bois, ou des pierres. On apelle auſſi Eſcoperche une ſolive, ou autre piéce de bois, qui a une poulie, & dont on eſt quelquefois obligé de ſe ſervir en des endroits où il eſt impoſſible de placer un engin, ou une grüe, quoi-que cette piéce de bois ne ſoit pas toujours dreſſée debout, mais qu'elle ſoit panchée comme ſur une avance de corniche, ou dans une

lucar-

lucarne. Voiez la figure des deux gruaux d'Amſterdam, ſous le mot, Gruau: il y a une Eſcoperge ſur le plus petit, qui eſt plus ſimple que celle qu'on voit ici, dans cette figure.



ESCOT. *De Schoot-hoorn van een driehoekig zeil.*

C'eſt l'angle le plus bas de la voile latine qui eſt triangulaire.

ESCOUADE. *Het derde deel van een krijgs-bende.*

C'eſt une partie d'une compagnie d'infanterie. Chaque compagnie eſt ordinairement diviſée en trois eſcoüades. Une eſcoüade de cinquante hommes, Capitaine de vaiſſeau commandant les eſcoüades des ſoldats.

ESCOUPE. Voiez, Eſcope.

ESCOUVILLON. Voiez, E'couvillon.

ESPALMER. *Breeuwen, Schoon-maaken en beſtrijken.*

C'eſt nétoïer, laver & donner le ſuif depuis la quille juſqu'à la ligne de l'eau, pour faire voguer les bâtimens avec plus de vîteſſe. Mr. Guillet dit que le mot d'Eſpalmer s'aplique plutôt aux galéres qu'aux vaiſſeaux, à l'égard deſquels il faut dire, ou Nétoïer, ou Caréner, ou Donner les œuvres de marée.

ESPARRES, E'parres. *Sparren, Spieren, Noordſe ſpiertjes.*

Ce ſont des gaules de ſapin, ou d'un autre bois leger, qui viennent de Norvège.

„On donne ordinairement onze eſparres pour dix quand on les vend en „gros, ou que du-moins on n'en vend pas au-deſſous de dix. Les Eparres „qui viennent de Pernau en Livonie, ſe vendent à la toiſe, qui eſt de ſix „piés ; & les autres ſe vendent au pié.

ESPAVES de mer, Epaves, Choſes du flot. *Zee-driften.*

Les Procureurs du Roi aux Siéges d'Amirauté, ont un régître qui contient l'état de tous les échouëmens, bris, naufrages, & généralement de toutes eſpaves trouvées en mer, ou ſur les gréves. Voiez, Choſes du flot.

DROIT d'Epave. *Strandt-regt.*

C'eſt un Droit Seigneurial, par lequel les choſes égarées, & qui n'étant reclamées de perſonne ſe trouvent dans l'étenduë de la Seigneurie, apartiennent au Seigneur, & les choſes qui viennent floter ſur le rivage, ſont auſſi réputées telles.

ESPAVRE. *Een balkje tot een ſchuit.*

On apelle Eſpavres, certaines ſolives qui ſervent à faire la levée d'un bateau foncet, ou autres.

ESPOIR. *Een ſoort van een Valkenet.*

C'eſt un fauconneau, ou petite piéce de bronze, qui eſt montée ſur le pont d'un vaiſſeau, & dont on ſe ſert pour les deſcentes. On en a vu quelquefois ſur les hunes des grands vaiſſeaux, comme aux carraques de Portugal.

ESPONTILLES. Voiez, Epontilles.

ESPONTON. *Braadt-ſpit, Een ſoort van een half-piek.*

Cette ſorte d'arme eſt une eſpéce de demie-pique, dont on ſe ſert particuliérement ſur les vaiſſeaux, quand on vient à l'abordage.

ESQUIF. *Een ſchuit, Een ſloep.*

C'eſt un petit bateau, ou chalotpe, deſtiné pour le ſervice d'un navire, ou d'une galére. On s'en ſert pour mettre les perſonnes à terre, quand on eſt arivé à quelque port, ou pour ſe ſauver dans un débris de vaiſſeau. Voiez, Chaloupe & Canot.

ESQUAIN, Quein, Qlin. *Vertuining-bladt, Vertuining-plank, Vertuining-hout, Wagenſchot, Fortuining-hout.*

Ce ſont les planches qui bordent les deux côtés de l'acaſtillage de l'arriére au-deſſus de la liſſe de vibord. Elles ſont beaucoup moins épaiſſes que les autres bordages, & vont toujours en diminuant vers le haut. Il y a de l'aparence que ce mot eſt emprunté du Flamand *Klein*, qui ſignifie Petit.

„L'Eſquain, ou le bordage de l'acaſtillage, eſt tout ce qui ſe poſe, du „côté de l'arriére, au-deſſus de la liſſe de vibord. La premiére planche „qu'on met au-deſſus de cette liſſe, doit être de chêne, & aſſez épaiſſe, „à-cauſe du calfatage : il faut qu'elle ait au-moins la moitié de l'épaiſſeur „des planches du franc-bordage. Quelques-uns l'apellent en Flamand „*Zet-gang*. On y fait une rablure, ſur le côté qui eſt par le haut, pour „y faire entrer la premiére planche du véritable eſquain. Voiez, Bordages „de l'eſquain.

„Dans les grands vaiſſeaux, les planches de l'Eſquain ont d'ordinaire un „pouce, ou un pouce & un quart d'épaiſſeur, & elles doivent être cha„cune un peu plus étroite en avant que vers l'arriére.

„La plus baſſe planche de l'eſquain, dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre „piés de long, de l'étrave à l'étambord, doit avoir dix pouces de large vers

„l'arriére, & neuf & demi en avant, & un pouce d'épais; & le reſte des „bordages, qui doivent être au nombre d'onze, doivent auſſi avoir un pouce „d'épais & un pié de large, tant à l'avant qu'à l'arriére. Voiez, Acaſtillage.

ESQUIMAN. *Schieman, Hoog-boots-mans-maat.*

C'eſt le nom que les Hollandois donnent à l'Oficier Marinier qu'on apelle Quartier-maître. C'eſt celui qui a l'œil particuliérement ſur le ſervice des pompes, & qui eſt comme l'Aide du Maître & du Contre-maître d'un vaiſſeau: auſſi ſe ſert-on quelquefois du mot d'Eſquiman, pour dire, Second Contre-maître.

ESSES, ou Aiſſes d'afût. *Aſſen-bouts.*

Ce ſont les chevilles de fer, en forme de la lettre S, qui tiennent les rouës des afûts de canon aux eſſieux.

ESSIEU, ou Aiſſieu d'afût de bord. *Ax.*

C'eſt la piéce de bois qui traverſe l'afût par-deſſous la ſole, & dont chaque bout entre dans une rouë, avec laquelle il eſt entretenu par une eſſe. Il y en a deux, un à l'avant pour les deux rouës qui ſont aux deux côtés; & un à l'arriére tout-de-même.

ESSUIEUX. Voiez, Ecouvillon.

EST. *Ooſt.*

C'eſt l'Orient. Ce terme eſt emploié à deux uſages. Il ſignifie un des quatre points cardinaux du monde, par raport au monde entier; & il ſignifie le côté où eſt l'Orient, par raport à la place où ſe trouvent un homme ou un vaiſſeau.

EST, Vent d'Eſt. *Ooſte-windt, Ooſtelijke windt.*

C'eſt le vent qui vient d'Orient, l'un des quatre vents cardinaux.

D'EST à Oüeſt. *Van Ooſt tot Weſt.*

C'eſt-à-dire, D'Orient en Occident, ou, Du Levant au Couchant.

EST-NORD-EST. *Ooſt-Noord-Ooſt.*

C'eſt un vent entre-mitoïen, qui tire ſon nom de l'Eſt & du Nord.

EST-SUD-EST. *Ooſt-Suid-Ooſt.*

C'eſt auſſi un vent entre-mitoïen, qui tire ſon nom de l'Eſt & du Sud.

EST-QUART-DE-NORD-EST, ou quart-au-nord-eſt. *Ooſt-ten-noorden.*

EST-QUART-DE-SUD-EST, ou, quart-au-ſud-eſt. *Ooſt-ten-ſuiden.*

ESTACADE. *Paalen en ſlag-boomen, Boomen.*

Ce ſont pluſieurs groſſes & longues piéces de bois, garnies de fer & de chaînes, que l'on met à l'entrée d'un port pour le fermer.

ESTAINS. *Randtſoen, Randtſoen-houten.*

Eſtains. Il faut prononcer la premiére S. Ce ſont deux piéces de bois d'une même figure, qui ſont portion de cercle, & forment le rond de l'arriére d'un vaiſſeau. Elles ſont aſſemblées par les bouts d'embas à l'étambord, & par les autres aux deux allonges de trepot, qui achèvent la hauteur & la rondeur de la poupe.

„Les Eſtains ſont aſſemblez à entailles perduës avec les bouts de la liſſe de „hourdi. Leurs pointes qui s'aſſemblent avec l'étambord, deſcendent „plus, ou moins, ſelon que le Charpentier le juge à propos, par raport „aux façons entiéres qu'il donne au vaiſſeau. Néammoins la plupart des „Charpentiers les placent ſur le milieu de l'étambord.

„On

„On donne le plus ſouvent aux Eſtains les deux tiers de l'épaiſſeur de la „liſſe de hourdi, ou-bien l'épaiſſeur qu'elle a dans les bouts, à ſon jarlot „près. On leur donne autant de largeur que le bois en peut fournir, & „pour le moins une fois autant que d'épaiſſeur. Mais tous les Charpentiers „ne ſont pas d'un même ſentiment à l'égard des proportions de ces piéces; „& même auſſi le bois les gène quelquefois, & ils ſont obligez de s'y aſſu-„jettir. Voici une table où l'on voit les diverſes proportions qui leur ſont „données, & leur figure ſe voit dans les deux figures de l'arcaſſe, ſous le „mot Arcaſſe.

	Piés.		Pouces.		Pouces.
Un vaiſſeau long de	80		5		18
	85		5		15
	93		8		17
	101		6		18
	113	Les Eſtains ont d'épaiſſeur	7		18
	114		10		16
	132		8	Et de largeur.	18
	144		10		20
de l'étrave à l'étambord	155		12		24
	158		12		22
	160		11		22
	177		11		26

ESTAMBOT, E'tambot. Voiez, E'tambord.

ESTANCES. *Schooren, Stutten.*

Ce ſont des piliers poſez tout le long des hiloires, & qui ſoutiennent les barrotins. Leur longueur eſt de la hauteur qui ſe trouve entre deux ponts.

ESTANCE à taquets. *Een ſchoor met klampen in 't ruim, dienende om af, of, op te klimmen.*

C'eſt une maniére d'échelle de fond de cale, avec ſa tirevicille.

ESTERRE. *Een Sluip-haven.*

C'eſt un terme fort uſité parmi les Avanturiers de l'Amérique. On comprend que ce doit être une eſpéce de petit port, comme une Cale, ou Calangue. Voiez ces deux mots. Nos canots ſortirent d'une eſterre, & nous firent le ſignal, auquel nous les fûmes prendre. Nous nous cachâmes dans une eſterre ſur la même iſle.

ESTIME. *Giſſing.*

L'Eſtime eſt une préſomption & conjecture du chemin que le vaiſſeau peut avoir fait, & du parage où il ſe rencontre. Chaque jour le Pilote fait ſon eſtime, éxaminant quelle eſt ſa route, quel eſt le vent qui regne, & quel eſt le ſillage ordinaire de ſon vaiſſeau, c'eſt-à-dire, combien il fait de chemin par jour, ſoit de vent arriére, de vent largue, ou de vent de bouline, ſelon-que le bâtiment eſt bon ou mauvais voilier, ce que l'expérience & les réflexions lui doivent avoir apris. Un ſage Pilote fait toujours monter ſon eſtime plus que moins, & aime mieux préſumer qu'il eſt vingt

lieuës de l'avant vers la côte, que vingt lieuës de l'arriére vers le large de la mer, parce-que ſe croiant toujours plus près de la côte, il eſt plus circonſpect, plus atentif, & ſe prépare de bonne-heure à la découvrir & la reconnoître; de-ſorte qu'il n'eſt pas en danger d'y être jetté inopinément, & de ſe perdre par non-vuë. Nous prenions ſouvent hauteur, pour corriger les erreurs de l'eſtime, & diſtinguer la véritable latitude de la préſomptive que le pointage nous avoit donnée.

FAIRE l'Eſtime. *Landt peilen, Giſſing maaken.*

SE TROMPER dans l'Eſtime. Erreur dans l'Eſtime. *Miſverſtandt van ſtreek. Vergiſſen.*

ESTIMER, ou Calculer le ſillage d'un vaiſſeau par le moien d'un inſtrument de bois nommé petit Navire. *Sog peilen, Suigen.*

ESTIVE, Aſſiette. *De evenwigtigheid des ſchips, De regte ſtuuwinge van een ſchip.*

C'eſt le juſte contrepoids qu'on donne à chaque côté d'un vaiſſeau, ou d'une galére, pour balancer leur charge avec tant de juſteſſe, qu'un côté ne pèſe pas plus que l'autre; ce qui les rend plus legers & facilite leur cours. Voiez, Aſſiette.

METTRE le vaiſſeau en Eſtive. *Het ſchip regten.*

C'eſt le mettre en aſſiette; & le mettre hors d'eſtive, c'eſt lui ôter ſon juſte contrepoids.

ESTOC, ou E'tau, pour le Maître d'armes, pour limer. *Een Schroef.*

C'eſt une petite machine, qui ſert aux artiſans à ſoutenir & arrêter le fer, & autres matiéres ſur leſquelles ils travaillent pour les limer, polir, forer &c.

ESTOUPE. Voiez, E'toupe.

ESTOUPIN, E'toupin, ou Valet. *Een Prop.*

C'eſt un peloton de fil de carret, ſur le calibre des canons: on s'en ſert à bourrer la poudre, quand on les charge.

ESTRAN. *Strandt.*

C'eſt ainſi que l'on parle en Picardie & dans le Pais conquis & reconquis, pour dire, une côte de la mer qui eſt plate & ſabloneuſe.

ESTRAPADE Marine. *Het loopen, of vallen van de ree.*

C'eſt le châtiment d'un matelot, qu'on lui fait ſoufrir en le guindant à la hauteur d'une vergue, & le laiſſant enſuite tomber dans la mer, où on le plonge une ou pluſieurs fois, ſelon-que le porte la Sentence. C'eſt ce qu'on apelle autrement, Donner la cale. Voiez, Cale.

ESTRAPONTIN, Hamac. *Hang-mak.*

C'eſt une eſpéce de lit que les Sauvages ſuſpendent en l'air, en l'atachant à deux arbres: on s'en ſert auſſi dans les vaiſſeaux.

ESTRIBORD, ou Stribord. *Stuur-boord, Stier-boord.*

C'eſt-à-dire, le côté droit du vaiſſeau, ſi l'on a égard à celui qui eſt aſſis à la poupe. Il eſt mieux de dire Stribord. Voiez, Stribord.

ESTROP, Eſtrope. Voiez, E'trope.

ESTROP, Aſtroc, E'trope. *De Strop van de riem.*

C'eſt une groſſe corde, que l'on atache à une groſſe cheville de bois apellée Eſcheome.

E'TABLE. *Voor-ſteven.*
C'eſt la continuation de la quille du navire, laquelle commence à l'endroit où la quille ceſſe d'être droite. Voiez, E'trave.

E'TABLE. S'aborder de franc-étable. *Met de boeg tegens malkanderen aanleggen.*
C'eſt lors-que deux galéres, ou deux vaiſſeaux, s'aprochent en droiture, pour s'enferrer, ou s'enfoncer, avec leurs éperons. S'aborder en belle, ou debout au corps, c'eſt s'aborder par les flancs.

E'TABLIR les voiles. Voiez, Dreſſer les voiles.

VAISSEAU E'tabli ſur ſes amarres. *Een ſchip leggende voor ſijn anker.*
C'eſt lors qu'il a jetté ſes ancres, & qu'il eſt amarré pour ſéjourner. Lorsque les vaiſſeaux ſeront établis ſur leurs amarres, il ſera travaillé avec diligence à leur deſarmement; & après-qu'ils ſeront entiérement dégarnis & deſarmez, tous les hommes de l'équipage ſeront paiez, & l'équipage congédié.

E'TABLI, Sitüé, Giſant. *Leggende.* Etre E'tabli. *Leggen.*
C'eſt étre ſitüé. Tout le continent qui regarde la mer du Sud, eſt établi Eſt & Oüeſt, & preſque toutes les iſles Nord & Sud de lui; & il refuit du côté du Levant au Sud-eſt, & au Sud & Sud-oüeſt. Un rocher établi Eſt & Oüeſt.

E'TABLURE. Voiez, E'trave.

E'TAGUE, Itaque, E'taque, Itacle. Voiez, Itaque.

E'TAI. Voiez, E'tay.

E'TALER les marées. *Stoppen, Afſtoppen, Overtijden, Ty-ſtoppen.*
C'eſt moüiller pendant un vent & une marée contraire à votre courſe, en atendant une autre marée favorable qui vous puiſſe porter à route. Le vent fut ſi forcé pendant huit jours qu'il nous fut inutile d'étaler les marées, & nous fûmes contrains de relâcher à St. Malo. Refouler la marée eſt le contraire de l'étaler.

E'TALINGUER les cables. Voiez, Talinguer.

E'TAMBORD. *Agter-ſteven, Achter-ſteven.*
C'eſt une piéce de bois, élevée & miſe en ſaillie ſur le bout de la quille, à l'arriére du vaiſſeau, pour ſoutenir la poupe, & auſſi le gouvernail qui y eſt ataché. C'eſt ſur cette piéce de bois que l'on coûd tous les bordages dont les façons de l'arriére ſont couvertes. On diviſe ordinairement la hauteur de l'étambord, afin de pouvoir connoître combien le navire tire de piés d'eau quand il a ſa charge, & pour cet éfet on le marque par une meſure de pié de Roi, ce qui s'apelle Piéter.

„L'E'tambord doit être plus élevé que l'étrave, & plus large, parce-qu'il „ſert d'ornement au vaiſſeau, & qu'il eſt comme le ſoutien de la poupe. „Quoi-que dans ce Livre on ait pris l'étrave pour la règle des proportions „de toutes les autres parties d'un vaiſſeau, on pourroit néammoins ſe ſer„vir auſſi de l'étambord pour le même uſage, parce-que ſa proportion ſe „tire auſſi de la longueur du vaiſſeau. On peut lui donner un peu de ron„deur en-dedans; mais au-dehors il faut qu'il ſoit taillé en ligne droite, a„fin-que le gouvernail puiſſe facilement joüer. Pour donner à l'étambord „ſa juſte longueur, il faut prendre la hauteur du creux du vaiſſeau, & „celle du relevement du pont & de ce qui eſt au-deſſus. Par éxemple;

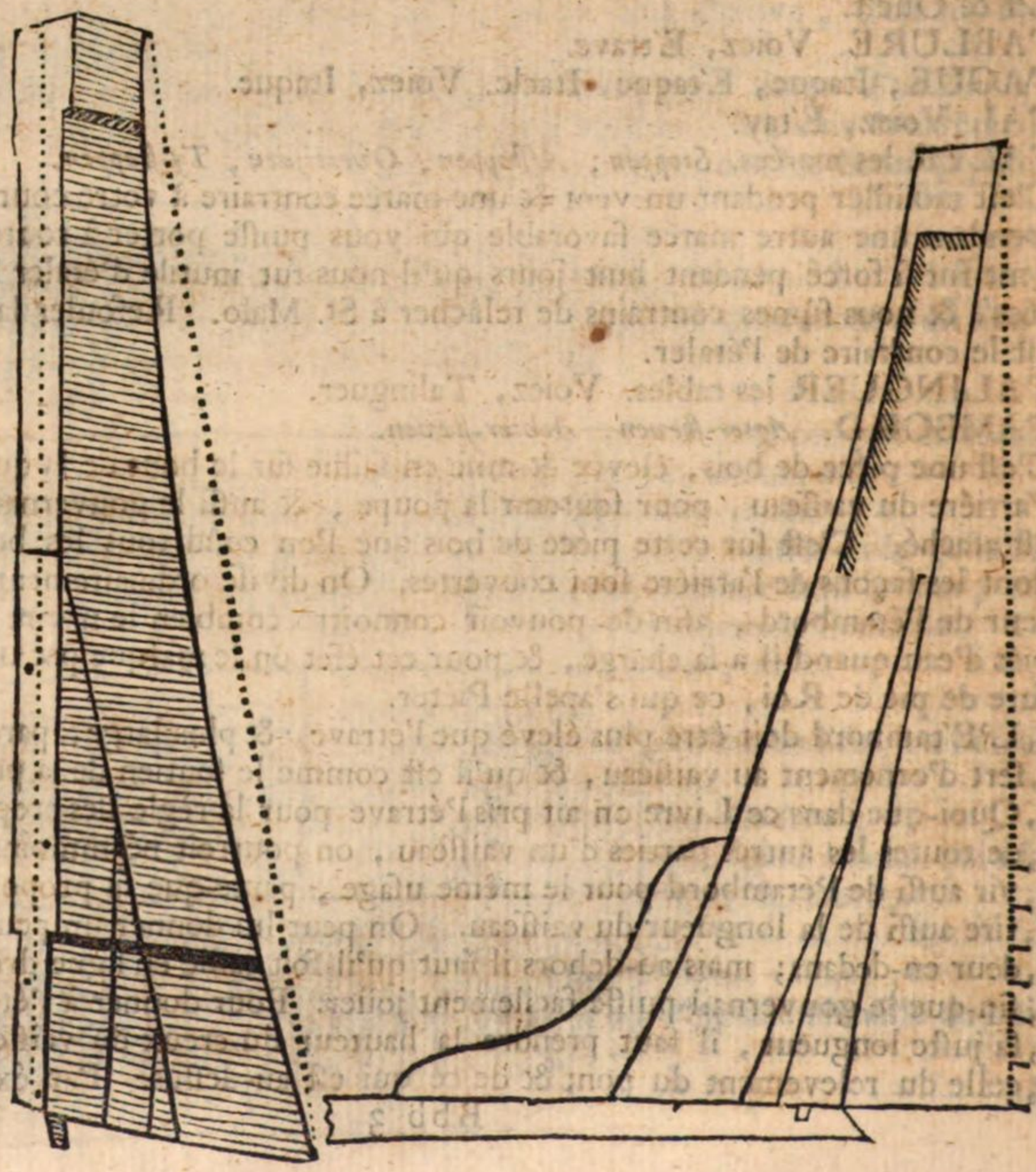
„Prenez trois piés pour l'acaſtillage de l'arriére, dix piés de creux, & cinq „piés dix pouces de relevement, vous trouverez dix-huit piés dix pouces „pour la hauteur de l'étambord.

„Pour ſon épaiſſeur en-dedans, auſſi-bien que pour l'épaiſſeur de l'étrave, „il faut prendre un pouce d'épaiſſeur par chaque dix piés de la longueur de „l'étrave à l'étambord. En-dehors, l'étambord doit avoir d'épaiſſeur les „trois quarts de ſon épaiſſeur du dedans.

„Le haut de l'Etambord doit avoir de largeur une cinquiéme plus qu'il „n'a d'épaiſſeur, & le bas doit être cinq fois plus large qu'épais: ou, ſe- „lon le ſentiment de quelques autres Charpentiers, le bas doit être le tiers „plus large que le haut.

„On laiſſe l'Etambord quarré dans l'endroit où il ſe joint à la liſſe de hour- „di, ou grande barre d'arcaſſe. Le bas de l'Etambord porte ordinairement „ſix ou ſept piés ſur la quille, ſelon-que le bois permet, & dans ſa partie „qui eſt en-dehors on prend un pié ou un pié & demi de bois pour y tail- „ler un tenon qui entre dans une mortaiſe, qu'on fait dans l'extrémité de „la quille, afin-que ces deux importantes piéces s'entretiennent mieux.

„La partie intérieure de l'étambord eſt jointe à la quille par des cloux „& des chevilles de fer & de bois.



„En-

„En-dedans on met une courbe, dont une branche porte ſur la quille, & „l'autre branche contre l'étambord; & cette courbe s'appelle Contre-étam-„bord. Voiez, Contre-étambord.

„Pour meſurer la hauteur de l'Etambord, il faut prendre la meſure ſur „le bout du talon de la quille. Au regard de la quéte, beaucoup de gens „lui en donnent un pié par chaque ſix piés qu'il a de hauteur.

„Les Charpentiers qui ont donné les proportions d'un vaiſſeau de cent-„trente-quatre piés, marquent vingt-quatre piés un quart pour la hauteur „de l'Etambord, & quatre piés pour ſa quête; neuf pouces d'épaiſſeur à „l'arriére, ou en-dehors ſous ſon quarré, & treize pouces & un quart en-„dedans; dix-neuf pouces de largeur par le haut, & ſix piés par le bas.

„La rablure doit être à quatre pouces & demi du bord, & avoir trois pou-„ces & demi de largeur, & trois pouces de profondeur.

Un autre Auteur Flamand parle ainſi touchant l'Etambord.

„L'Etambord termine la longueur du vaiſſeau par-derriére, comme l'étra-„ve la termine par-devant. Il ſert principalement à porter le gouvernail, „& à enfermer dans ſa rablure les bouts des bordages. On lui donne la „même épaiſſeur qu'à l'étrave, ou un peu plus, parce-qu'il doit ſoutenir le „gouvernail. On lui donne un quart plus de largeur que d'épaiſſeur, mais „à l'aſſemblage des eſtains on lui en donne un tiers plus que par le haut; „& par le bas on lui donne un pié de largeur par chaque quatre piés qu'il „a de hauteur. Il eſt joint par le haut, en-dehors, à la liſſe de hourdi, „& pour cet éfet on lui fait une entaille d'un quart de ſon épaiſſeur. On „ne lui donne pas à-préſent tant de quête qu'on lui en donnoit autrefois. „On peut lui en donner un pié par chaque ſept piés qu'il a de hauteur, „hormis dans les flûtes, où c'eſt aſſez d'un demi-pié.

„Il faut bien prendre garde à la hauteur qu'on donne à l'Etambord, & à „la bien proportioner à tout le gabarit du vaiſſeau, afin-que cette piéce ne „ſoit ni trop longue, ni trop courte. Si elle eſt trop courte, il en réſulte „divers inconvéniens. Par éxemple; Il faut que le bas pont ſoit, dans le „milieu du vaiſſeau, juſtement à la hauteur déterminée pour le creux, & „qu'il s'élève un peu & preſque inſenſiblement vers les bouts, afin-que „toute l'eau qui peut tomber ſur ce pont, en quelque endroit que ce ſoit, „coule vers le milieu, & ſorte par les dalots qui y ſont. Mais ſi l'étam-„bord eſt trop court, on ne peut donner au pont ce relevement vers l'ar-„riére; ſi-bien que dans un vaiſſeau où ce défaut étoit, on fut contraint de „donner de la pente au pont vers l'arriére, & de percer des dalots dans „l'arcaſſe; & même de faire des entailles dans la liſſe de hourdi, pour don-„ner une hauteur convenable aux ſabords.

„D'autres Charpentiers, au-contraire, entêtez de la beauté du gabarit, & „y aïant plus d'égard qu'à tout le reſte, donnent tant de hauteur à l'étam-„bord, ſur-tout dans les flûtes, & par-conſéquent tant de relevement à „tout l'arriére, que les ponts, qui doivent dépendre de ce relevement, „& y participer pour ſe joindre à la liſſe de hourdi, ſont tout-à-fait in-„commodes, & aportent beaucoup de difficulté à la manœuvre, & à tout „ce qu'on doit faire.

„Pour trouver la hauteur de l'Etambord il faut prendre premiérement ce „que le vaiſſeau a de plus de tirant d'eau à l'arriére qu'à l'avant; ce qu'on

„peut

„peut régler à-peu-près à un pié par chaque cinquante piés que le vaiſſeau „a de longueur. Enſuite, il faut prendre le creux du vaiſſeau, c'eſt-à-dire, „la hauteur du premier pont ; &, en troiſiême lieu, la hauteur d'entre „deux ponts, au grand gabarit, où cette hauteur ſe diviſe ordinairement „en trois parties égales pour les ſabords.

„En quatriême lieu il faut prendre le relevement qu'a le pont à l'arriére, „ce qui ſe peut faire, à-peu-près, ſur le pié de deux pouces par chaque „dix piés de la longueur qu'a le vaiſſeau. Enfin il faut prendre la largeur „de la liſſe de hourdi ; & tout cela enſemble fera la hauteur de l'étam-„bord.

„Par éxemple : La hauteur de l'Etambord d'un vaiſſeau de cent piés de „long, de dix pouces de creux, ſix piés de hauteur d'entre deux ponts, „ſera de dix-neuf piés trois pouces, en comptant 2. piés de tirant d'eau à „l'arriére plus qu'à l'avant ; 10. piés de creux ; 1. pié 9. pouces de rele-„vement du pont ; 2. piés pour les ſabords du premier pont ; 2. piés pour „les ſabords du haut ; & 1. pié 5. pouces de largeur de la liſſe de hourdi : „le tout meſure d'Amſterdam.

VOICI une Table, qu'on trouve dans le même Auteur, pour marquer diverſes proportions qu'on peut donner à l'Etambord, & qui ſont dans des devis qu'il a vus : il donne avis que par-tout où il a mis des zeros, il n'a trouvé aucune marque de chifre dans les mémoires.

Vaiſſeau qui a de long	Vaiſſeau qui a de creux	Hauteur de l'Etambord.	Epaiſſeur de l'Etambord.	Largeur de l'Etambord.	Longueur de la rablure de l'Etambord	Quête de l'Etambord.
Piés.	Piés, Pouces.	Piés, Pouces.	Pouces.	Pouces.	Piés, Pouces.	Piés, Pouces.
80	7 — 0	11 — 6	9	0	4 — 0	1 — 6
85	11 — 0	14 — 0	9	12	5 — 6	0 — 0
90	9 — 0	17 — 0	0	0	0 — 0	0 — 0
93	7 — 6	15 — 10	12	15	5 — 0	2 — 0
101	7 — 6	15 — 0	9	0	5 — 0	0 — 0
113	9 — 0	17 — 0	12	18	6 — 0	0 — 0
114	12 — 0	21 — 0	16	0	0 — 0	3 — 6
132	12 — 0	21 — 6	13	20	7 — 0	3 — 4
140	14 — 6	28 — 6	15	24	9 — 0	1 — 8
144	13 — 8	26 — 0	18	20	7 — 0	0 — 0
154	17 — 0	27 — 0	17	21	7 — 6	3 — 6
155	17 — 3	28 — 0	17	22	7 — 6	3 — 6
158	16 — 0	27 — 6	18	22	7 — 0	6 — 0
160	16 — 0	27 — 0	20	23	8 — 0	4 — 0
168	18 — 8	31 — 0	19	24	0 — 0	0 — 0
170	16 — 6	29 — 0	20	24	0 — 0	0 — 0
177	16 — 0	27 — 0	18	0	7 — 0	6 — 6

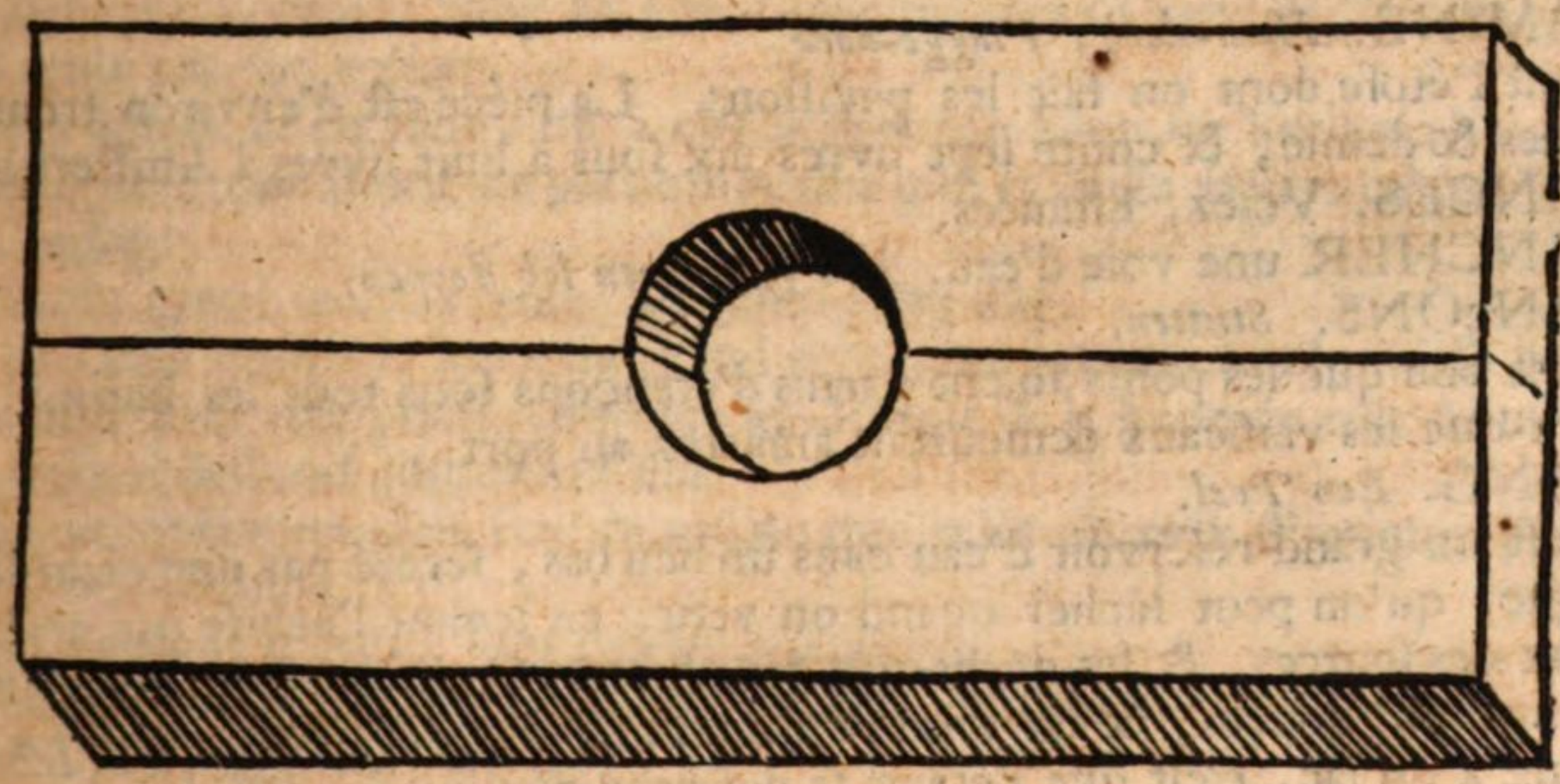
ETAMBRAIES, Etambaies, Etambrais, Etambres, Serres de mâts. *Viſſers, of Viſſchers, Viſſing, Viſſingen.*

Ce

Ce ſont des ouvertures rondes, faites aux ponts du vaiſſeau, pour paſſer les mâts: ou-bien deux groſſes piéces de bois, qui accolent un trou rond qui eſt dans le tillac, par où paſſe le mât, afin de renforcer le tillac en cet endroit, & de tenir le mât plus ferme. Quelques-uns donnent auſſi le nom d'Etambraie à une toile poiſſée qui ſe met tout-autour des mâts, ſur le plus haut tillac, de-peur que l'eau ne les pourriſſe. Voiez, Brayes.

„L'Etambraie du grand mât d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de „long, doit avoir cinq piés trois pouces de long, quatre piés ſix pouces de „large, & ſix pouces d'épais. L'étambraie du mât de miſéne, qui eſt „ſur le château d'avant, doit avoir quinze piés & demi de long, trois piés „& demi de large, & quatre pouces & demi d'épais. L'étambraie du „mât d'artimon doit avoir deux piés cinq pouces de large, & quatre pou„ces & demi d'épais. Le trou de cette étambraie & du pont, doit avoir „dix-ſept pouces & demi de diamétre. Le trou de l'étambraie du mât „de miſéne, doit avoir un pié huit pouces & demi; & celui du grand mât „doit avoir plus de diamétre, par proportion. Les piés doivent être en„tendus piés d'onze pouces.

ETAMBRAIE du grand mât. *De Viſſer van de groote maſt.*



ETAMBRAIE du mât de miſéne. *De Viſſer van de fokke-maſt.*

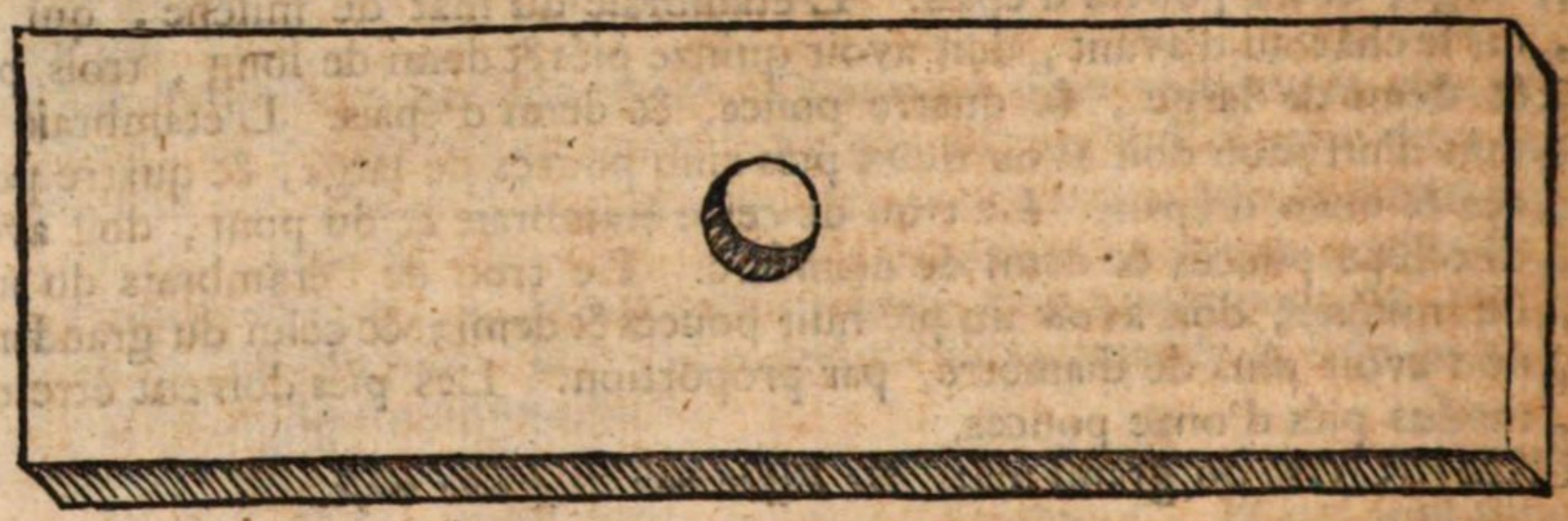
ETAMBRAIE. *Spoor-gat.*

Ce mot ſe dit encore du lieu où porte le pié du mât, dans le fond du vaiſſeau.

E'TAMBRAIE du cabeſtan. *Viſſcher van de ſpil.*

Il ſe dit auſſi des ouvertures par où paſſent les cabeſtans & les pompes.

„L'E'tambraie du cabeſtan d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, „doit avoir huit piés de long, deux piés trois pouces de large, & quatre „pouces d'épais.



E'TAMINE. *Haar-doek, Vlagge-doek.*

C'eſt l'étofe dont on fait les pavillons. La piéce eſt d'environ trente-ſix aunes & demie, & coûte ſept livres dix ſous à huit livres à Amſterdam.

E'TANCES. Voiez, Eſtances.

E'TANCHER une voie d'eau. *Een gat of een lek ſtoppen.*

E'TANçONS. *Stutten.*

Il eſt bon que les ponts ſoient garnis d'étançons ſous tous les baux, pendant-que les vaiſſeaux demeurent amarrez au port.

E'TANG. *Een Poel.*

C'eſt un grand réſervoir d'eau dans un lieu bas, fermé par une chauſſée ou digue, qu'on peut lâcher quand on veut, en levant l'écluſe qui arrête les eaux des ſources, & les décharges des pluïes. Ordinairement les eaux des étangs ſont douces, & on y met du poiſſon. La différence qu'il y a d'un étang à un lac, c'eſt que l'étang ſe deſsèche quelquefois l'E'té.

E'TANG de mer, ou E'tang ſalé. *Een Sout-meir.*

C'eſt un étang de certaines eaux dont la mer s'eſt déchargée, & qui d'ordinaire retiennent leur ſel.

ETAPE. *Staapel.*

C'eſt une place publique, où les Marchands ſont obligez de faire aporter leurs marchandiſes, pour être achetées par le peuple. Il ſe dit auſſi d'un port, & d'une ville de commerce; & dans ce ſens on dit que le port de Redon en Bretagne eſt l'étape des vins pour Rennes. Dordregt, en Hollande, eſt l'étape des vins de Rhin, & des bois.

L'ESPAGNE a été autrefois l'étape des marchandiſes des Indes Orientales.

Spangie behieldt voor deeſen de ſtaapel der Ooſt-indiſche waaren.

ETAQUE. Voiez, Itaque.

E'TARCURE. *De diepte of lengte van de zeilen.*

Ce mot ſe dit par quelques-uns pour la hauteur des voiles.

E'TAT d'armement. *Een Lijſt van de Zee-officiers, die in dienſt ten oorlog zijn aangenomen.*

C'eſt

C'eſt une liſte envoiée de la Cour, de tous les vaiſſeaux, Oficiers Majors, & autres Oficiers qui ſont deſtinez pour armer.

E'TAT d'armement. *Staat van uitruſting.*

C'eſt auſſi un Imprimé qui marque le nombre, la qualité & les proportions des agrès, apparaux & munitions qu'on a deſſein d'emploïer aux vaiſſeaux qu'on veut armer.

E'TAT. Capitaine du grand E'tat. *Een Kapitein die ſijn commiſſie van den Koning gekreegen heeft.*

C'eſt un Capitaine de vaiſſeau qui a ſa commiſſion du Roi.

CAPITAINE du petit E'tat. *Een Kapitein, of Kommandeur van een ligte fregat, galjoot, fluit, of brandt-ſchip.*

C'eſt un Capitaine de frégate legére, de galiote, de brulot, ou de flûte.

E'TAY, E'tai. *Staag, Stag.*

C'eſt un gros cordage à douze tourons, qui par le bout d'enhaut ſe termine à un collier, pour ſaiſir le mât ſur les barres; & par le bout d'embas il va répondre à un autre collier qui le bande, & le porte vers l'avant du vaiſſeau, pour tenir le mât dans ſon aſſiette, & l'afermir du côté de l'avant, comme les haubans l'afermiſſent du côté de l'arriére.

LE Grand E'tai, L'E'tai du grand mât. *De groote ſtag.*

Il deſcend depuis la hune du grand mât juſques au haut de l'étrave, où il eſt tenu par ſon collier.

„Son épaiſſeur en rond, ou ſa circonférence, ſelon un E'crivain Flamand, „doit être une huitiéme partie moindre que celle du maître cable. Voiez, „Cordage.

E'TAI du grand mât de hune. *De groote Steng-ſtag.*

Il deſcend depuis la hune du grand perroquet juſques à la hune du mât de miſéne, avec une poulie courante au-deſſous de la hune du mât de miſéne; & delà il deſcend juſques au bas.

„Sa circonférence doit être de même que celle du mât d'artimon, qu'on „voit ci-deſſous.

E'TAI de voile d'étuï. *Bras van ly-zeils ſpieren.*

C'eſt la manœuvre qui tient l'arc-boutant en avant.

FAUX-E'TAI. *Een looſe Stag.*

C'eſt l'étai qui ſe met pour renforcer le grand, & pour ſervir en ſa place, s'il étoit coupé par quelque coup de canon.

FAUX-E'TAI. *De Draaireep van 't Stag-zeil.*

Ce mot ſe dit encore d'une manœuvre qu'on met le long de quelques étais pour placer les voiles d'étai.

E'TAI du grand perroquet. *De groote Bram-ſteng-ſtag.*

Il deſcend du mât de hune devant l'étai du bâton du grand pavillon, & répond au perroquet de miſéne.

E'TAI de miſéne, ou du mât de miſéne. *De Fokke-ſtag.*

Ordinairement il répond & finit en marticles ſur les deux tiers du beaupré.

„Sa circonférence doit être une huitiéme moindre que celle du grand „étai.

E'TAI du mât de hune d'avant. *De Voor-ſteng-ſtag.*

Il répond au bout du beaupré „& doit avoir de circonférence une huitié„me moins que l'étai du grand mât de hune.

E'TAI du perroquet de miſéne. *De Voor-bram-ſteng-ſtag.*

E'TAI du mât d'artimon. *De Beſaans-ſtag.*

Il vient deſcendre au pié du grand mât ſur le tillac. „ Sa circonférence eſt de la moitié de celle du grand étai.

E'TAI du perroquet d'artimon, ou de foule. *De Kruis-ſteng-ſtag.*

Il ſe fourche, & va ſe terminer en marticles aux haubans du grand mât.

E'TAI de perroquet de beaupré. *De Blinde-ſteng-ſtag, Knik-ſtag.*

E'TENDART. Voiez, Etandart.

E'TE'SIES, ou Vents E'téſiens. *Mouzon.*

Ce ſont des vents anniverſaires & réguliers, qui ne manquent point à ſouffler en de certaines ſaiſons, & pendant un certain tems. Voiez, Vents aliſez, & Mouſon.

E'TIER. *Een Hok tot maſten.*

C'eſt une eſpéce de foſſé faite par art, ou naturellement, qui ſe dégorge dans la mer, ou dans quelque riviére qui en eſt proche. On apelle pareillement E'tier le conduit qui ſert à recevoir l'eau de la mer dans les marais ſalans.

E'TOILE. *Star.*

C'eſt un Aſtre, un globe lumineux qui eſt au ciel. Les Aſtres ſont des corps denſes, diviſez en Errans apellez Planètes, & en Fixes nommez ſimplement E'toiles. Ces E'toiles fixes gardent toujours la même diſtance entre elles, comme toutes celles du firmament que l'on diſtingue aiſément par leur grandeur, leur couleur & leur ſplendeur. On diviſe les E'toiles en ſix claſſes. Celles qu'on apelle de la premiére grandeur, ſont, ſelon quelques-uns, cent-huit fois plus grandes que la terre; celles de la ſeconde, quatre-vingt-dix fois; celles de la troiſiéme, ſoixante & douze fois; celles de la quatriéme, cinquante-quatre fois; celles de la cinquiéme, trente-ſix fois; & celles de la ſixiéme dix-huit fois. D'autres veulent que les E'toiles de la premiére grandeur, ne ſoient que cent deux fois plus grandes que la terre, & celles de la ſixiéme grandeur ſeize fois. Vénus eſt la plus claire, & paroît la plus grande étoile du ciel. Quand elle va devant le Soleil on l'apelle E'toile du jour; & quand elle ſuit le Soleil, elle eſt nommée E'toile du ſoir.

ETOILE Polaire, ou E'toile du Nord. *Noord-ſtar.*

C'eſt l'E'toile qui eſt dans la queuë de la petite Ourſe, & on lui donne ce nom d'E'toile Polaire, à-cauſe qu'elle eſt fort proche du pole. Elle n'en eſt éloignée que de deux degrès & demi, ou environ. Cela fait qu'elle paroît à l'œil dans une même place, & qu'en la regardant, on eſt aſſuré d'être tourné droit au Septentrion. On connoît facilement cette E'toile, parce-qu'elle fait preſque une ligne droite avec les deux derniéres des quatre rouës du Chariot de David. Ainſi on dit, en termes de mer, que le vent ſe range à l'étoile, pour dire qu'il ſe range vers le Nord, à-cauſe que l'E'toile polaire eſt de ce côté-là. Les gens de mer l'apellent auſſi E'toile du Nord.

E'TOUPE. *Pluis, Pluisje, Harpluis, Werk.*

Vieux cordages qu'on défait, qu'on bat, qu'on met boüillir, & qu'on ſèche en-ſuite au Soleil, ou au four. Après cela on les file fort lâche, & gros comme le bras, pour en calfater les coutures des vaiſſeaux. Voiez, Mouſſe.

„L'Etoupe blanche qui tombe du chanvre qu'on broie, ou qu'on peigne, „& dont on calfate les coutures d'un vaiſſeau, coûte à-peu-près dix flo- „rins le cent peſant. La groſſe étoupe qui eſt faite de vieux cordages, „coûte ſept livres dix ſous à huit livres.

ETOUPE goudronnée. *Geteert werk.*

C'eſt parce-qu'elle eſt faite de cordes goudronnées.

ETOUPE blanche. *Wit werk.*

C'éſt l'étoupe qui eſt neuve, & qui n'eſt point goudronnée.

ETOUPE noire, Vieille étoupe. *Swart werk.*

ETRAQUE. *De breedte van de boei-plunken.*

C'eſt la largeur d'un bordage. Un autre Auteur dit que c'eſt la largeur des planches du franc-bordage. Un devis d'un Charpentier de la Manche apelle E'traques les planches ou bordages mêmes. Quatre E'traques de trois pouces ſur les empattemens des genoux & des varangues.

ETRAQUE de gabord, Premiére E'traque. *De breedte van de kiel-gang, of van de ſandt-ſtrook.*

C'eſt la largeur du bordage qui eſt entaillé dans la quille.

ETRAVE, E'table, E'tante, E'taule. De tous ces termes celui d'E'trave eſt le plus en uſage. *Steven, Voor-ſteven.*

C'eſt une groſſe piéce de bois courbe, ou deux piéces miſes bout-à-bout, l'une de l'autre, courbées en arc, & élevées en ſaillie, ſur l'extrémité de la quille, à l'avant du vaiſſeau, pour ſoutenir & former la prouë. Elle eſt élevée juſqu'au-deſſus du ſecond pont, & c'eſt où aboutiſſent tous les bordages & toutes les perceintes, qui ſont conduites juſqu'à l'avant. Quand l'E'trave eſt de deux piéces, la plus haute s'apelle Brion. On a dit ci-devant ſous le mot Brion, que les Hollandois ne faiſoient point leurs étraves de deux piéces, ce qui n'eſt pas véritable.

„On prend ordinairement l'E'trave pour un fondement ſur lequel on „proportione toutes les autres parties d'un vaiſſeau; quoi-que pour cet „éfet on puiſſe bien prendre auſſi quelqu'une des autres principales piéces, „& ſur-tout l'E'tambord. D'ailleurs on n'a point d'autre raiſon à rendre „des proportions qu'on prend ſur l'étrave, pour toutes les autres parties, „que l'expérience, qui a fait connoître que toutes les autres piéces, ainſi „proportionées ſur celle-ci, ont toute la force & la grandeur qui leur ſont „néceſſaires.

„Il faut que l'E'trave ſoit faite en ligne courbe, pour mieux réſiſter à la „violence de la mer: & comme les proportions qu'on donne tant à l'étra- „ve qu'aux autres piéces, & à tout le bois d'un vaiſſeau, leur ſont don- „nées en vuë de les faire réſiſter à la mer, de laquelle on ne peut pas ſa- „voir préciſément la force & l'impétuoſité, qui eſt tantôt plus grande, „tantôt moindre; il eſt facile de comprendre qu'on ne peut rendre aucune „autre raiſon de ce qu'on fait pour réſiſter à cette force, que l'expérience. „C'eſt donc ſur elle qu'on ſe fonde, en donnant à l'étrave, & à toutes „les autres piéces, les proportions qu'on leur donne ordinairement, & qui „leur ſont données ici.

„Il eſt vrai que les habiles Maîtres ne s'atachent pas toujours ſervilement „à ces règles des proportions. Ils proportionent eux-mêmes, à leur gré, „chaque partie, ſelon la connoiſſance qu'une longue expérience leur a don-

„née, ſans avoir aucun égard ni à l'étrave, ni à aucun des autres princi-
„paux membres, pour y proportioner le reſte. Mais quoi-qu'ils ne pren-
„nent pas ainſi leurs meſures, néammoins lors-que les vaiſſeaux ſont conſ-
„truits, il ſe trouve que leurs proportions ſe raportent, à-peu-près, à
„celles qui ſont preſcrites par les règles.

„On propoſe ici pour éxemple un navire de cent-trente-quatre piés de
„long, de l'étrave à l'étambord, qui a cent-quatre piés de quille portant
„ſur terre, parce-qu'étant d'une grandeur médiocre, il peut mieux ſervir
„à faire trouver les proportions qui conviennent à de plus grands & à de
„plus petits vaiſſeaux. On ſe ſert auſſi de l'Etrave, comme de fonde-
„ment, afin de faciliter la connoiſſance de la conſtruction à ceux qui veu-
„lent s'y apliquer, & parce-qu'on eſt aſſuré qu'en ſuivant cette règle, on
„ne peut commettre de faute conſidérable, ni s'éloigner de ce qui eſt pra-
„tiqué par le plus grand nombre des Charpentiers.

„L'Etrave doit être de la hauteur du creux du vaiſſeau, à prendre depuis
„le haut pont. Son épaiſſeur ſe prend ſur la longueur du navire; ſavoir,
„Dix piés de long donnent un pouce pour l'épaiſſeur de l'étrave en-dedans;
„& en-dehors elle doit avoir les trois cinquiêmes parties de l'épaiſſeur du
„dedans. D'autres, pour lui donner une épaiſſeur convenable en-dedans,
„prennent les trois quarts de ſa hauteur perpendiculaire, & lui donnent
„autant de pouces d'épaiſſeur qu'il y a de piés dans ces trois quarts de ſa
„hauteur: mais on lui donne plus d'épaiſſeur dans les vaiſſeaux qui ont un
„château, que dans ceux qui n'en ont point.

„Pour ſa hauteur on prend encore deux onziêmes parties de la longueur du
„vaiſſeau, de l'étrave à l'étambord, bien-entendu que c'eſt en droite ligne,
„& non ſelon la rondeur de la piéce. Quelques Charpentiers prennent onze
„ſoixantiêmes parties de la longueur. D'autres joignent enſemble le creux,
„le relevement de l'avant, & ce qui eſt conſtruit au-deſſus, comme le
„château, ou une chambre. Par éxemple: Dix piés de creux, deux piés
„de relevement, ou trois quand ils s'y trouvent, ſix piés de hauteur d'en-
„tre deux ponts, priſe au bord, cela fait dix-huit piés de hauteur pour
„l'étrave, & il lui faut donner autant de quête, ou à-peu-près.

„En parlant de la hauteur de l'Etrave, il faut premiérement ſavoir ſi le
„vaiſſeau aura un château d'avant, ou non. S'il n'en a point il faudra que
„l'étrave ſoit plus baſſe, & qu'elle ne vienne que juſques à la moitié de
„la hauteur du haut pont.

„Pour la quête de l'Etrave on prend le plus ſouvent les vingt-huit vingt-
„neuviêmes parties de ſa hauteur, en ligne perpendiculaire.

„Le milieu de l'Etrave doit être une fois plus large qu'épais; mais elle
„doit être plus large par le haut & par le bas. Quelques-uns ne lui don-
„nent de largeur par le haut que deux fois l'épaiſſeur qu'elle a en-dedans;
„& ſelon eux les trois quarts de cette même épaiſſeur du dedans font ſon
„épaiſſeur en-dehors. Elle eſt poſée ſur la quille, & jointe avec elle par
„un écart auſſi long que le bois le permet. La rablure pour les bordages
„qui y entrent, ſe fait à un quart de ſon épaiſſeur en-dedans, c'eſt-à-dire
„à prendre de dedans en dehors.

„Pour trouver la quête, il faut tirer une ligne horizontale depuis le rin-
„jot juſques au-deſſous de la tête de l'étrave, d'où l'on tire une ligne per-
„pendiculaire ſur la ligne horizontale.

„Les

„Les Charpentiers qui ont proportioné le vaiſſeau de cent-trente-quatre „piés de long, de l'etrave à l'étambord, qu'on prend ici pour modè- „le, donnent à ſon étrave vingt-cinq piés de hauteur, & vingt-quatre „piés de quête.

„L'épaiſſeur de cette étrave en-dedans eſt de treize pouces & un quart, „& de neuf pouces en-dehors. Sa largeur eſt de trois piés par le bas, & „de deux piés par le haut. Sa ligne courbe eſt de cinq piés en-dedans. Son „rinjot eſt de huit piés de long, ſon écart de ſix piés. Son épaiſſeur par le „bout eſt de trois piés & demi, & il y a quatre bonnes chevilles de fer dans „l'écart.

VOICI ce qu'un autre Auteur a écrit touchant l'E'trave.

„L'E'trave eſt comme un bouclier devant le vaiſſeau pour ſa défence. Les „bouts des bordages y entrent. Elle eſt jointe en-bas à la quille par un „écart qui eſt entretenu avec diverſes chevilles de fer. On lui donne „aujourdhui moins de quête qu'on ne faiſoit autrefois, & l'on tient le bas „du vaiſſeau plus long, ce qui le rend beaucoup plus propre à bien bou- „liner.

„La hauteur de l'E'trave ſe prend ſur la quille juſques au haut en-dedans. „Pour la régler il faut prendre la hauteur du creux du vaiſſeau, & la hau- „teur du relevement du bas pont, qui doit être d'un pouce par chaque dix „piés de la longueur du vaiſſeau; enſuite il faut compter la hauteur „qu'on veut donner entre deux ponts; & ſi le beaupré eſt couché ſur le „haut pont, ou que le vaiſſeau ait un château fermé, il faut prendre la „hauteur qui eſt entre le pont & le beaupré contre l'étrave, ce qui va à „quatre, cinq, ou ſix piés, ſelon la grandeur du vaiſſeau, ou ſelon la vo- „lonté de celui qui en fait le gabarit, n'y aïant point de règles certaines „à quoi l'on ſe doive aſſujettir. Tout cela compté enſemble doit faire la „hauteur de l'étrave. Par éxemple; Un vaiſſeau de cent piés, qui aura „dix piés de creux, dix pouces de relevement du premier pont, ſix piés de „hauteur d'entre deux ponts, trois piés ſix pouces de hauteur priſe en-de- „vant entre le haut pont & le beaupré; tout cela fait vingt piés cinq pou- „ces, & ce doit être la hauteur de l'étrave.

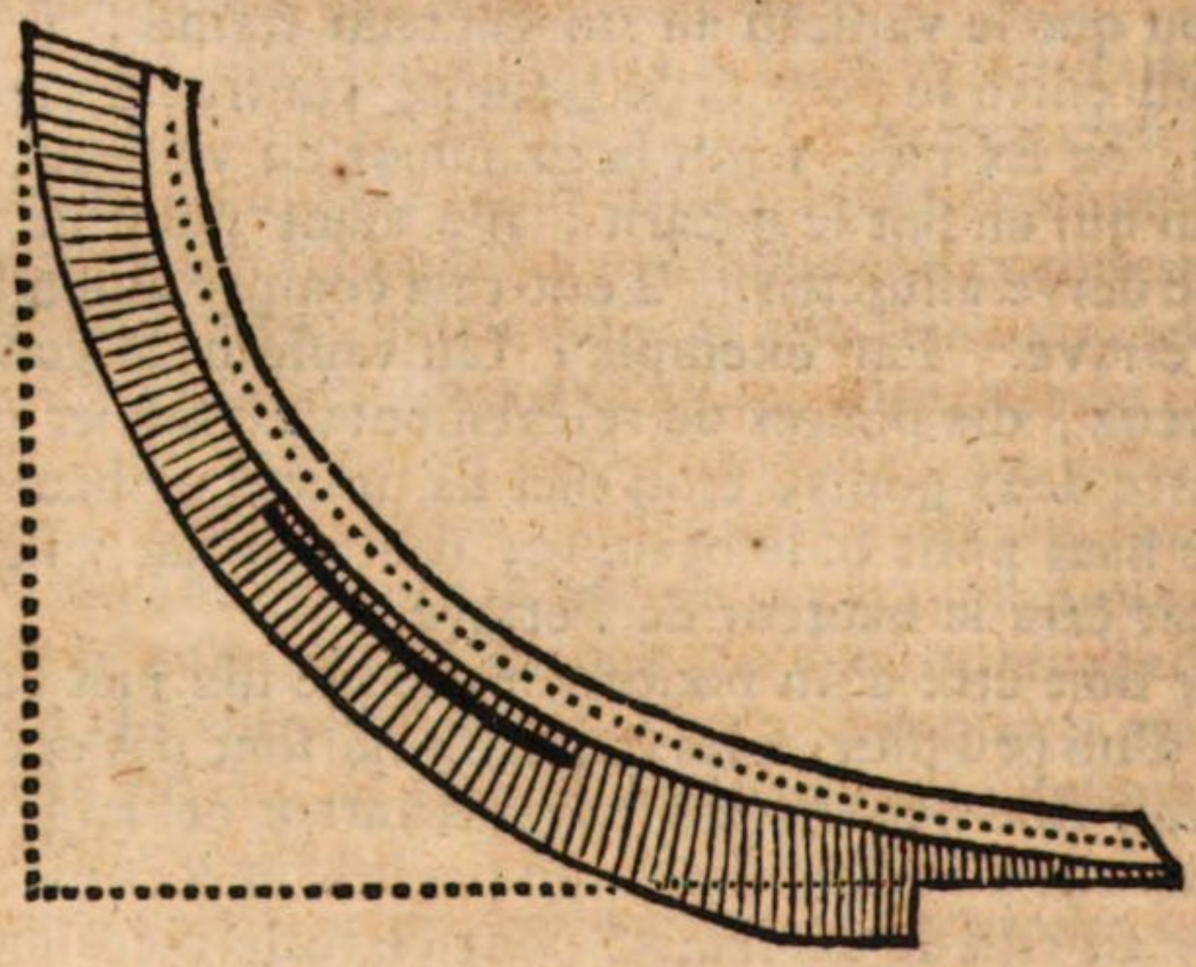
„Son épaiſſeur doit être d'un pouce par chaque dix piés de la longueur du „vaiſſeau, ou d'un peu plus, ſi les vaiſſeaux ne ſont pas des premiers rangs. „Elle doit avoir dans ſon milieu une fois autant de largeur qu'elle a d'é- „paiſſeur; mais elle doit être plus large par le haut & par le bas, ſans néam- „moins qu'il y ait rien de déterminé pour cette derniére largeur qui dépend „de la conduite du Maître Charpentier. On lui donne ſa quête tout-de- „même, ſelon que le Maitre juge qu'il eſt convenable pour la piéce même, „& pour la quille. Elle doit avoir ſa rablure comme la quille, la largeur „de laquelle rablure doit être proportionée, pour contenir les planches „qui doivent y entrer; mais elle doit avoir un tiers moins de profondeur „que de largeur, & elle ne doit pas deſcendre trop bas, à-cauſe de la con- „tre-étrave; ni monter trop haut, à-cauſe des préceintes.

„VOICI une table que donne le même Auteur, par laquelle on voit les „divers ſentimens des Charpentiers ſur la hauteur, l'épaiſſeur & la quête „qu'ils veulent qu'on donne à l'étrave; par où l'on peut connoître qu'il „n'y a point de règles tout-à-fait certaines pour ces proportions, & qu'il

faut

„faut avoir égard au gabarit entier; parce-qu'il y a des vaiſſeaux qui ont „plus de ponts, ou plus de hauteur entre deux ponts les uns que les au- „tres. C'eſt par cette raiſon qu'il croit qu'il n'y a pas tant de différence „qu'il en paroît dans les diverſes proportions que cette table contient. Au- „reſte il dit que ſon ſentiment eſt qu'il y a erreur dans l'article, qui mar- „que pour un vaiſſeau de cent & un pié de long, une étrave qui n'a que „huit poucces d'épais.

	Piés.		Piés, Pouces.		Piés, Pouces.		Pouces.		Piés.
	85	—	11—0	—	16— 3	—	9	—	16
	93	—	7—6	—	16— 3	—	10	—	18
Un vaiſſeau long de	101	—	7—6	—	14— 0	—	8	—	20
	113	—	9—0	—	17— 0	—	11	—	22
	132	—	12—9	l'Etrave a de	20—10	—	13	de	18
	140	a de	14—6		27— 9	d'épaiſſeur	15	quête	22
	144	creux	15—0	hauteur	29— 0		16		30
	154	—	17—3		28— 0	—	16		28
de l'étrave à l'étambord	155	—	17—0	—	27— 9	—	16	—	22
	160	—	17—0	—	27— 0	—	16	—	27
	160	—	16—0	—	28— 0	—	16	—	30
	177	—	19—0	—	31— 0	—	17	—	33



E'TRIER. *Beugel.*

C'eſt, en terme de Charpenterie, une barre de fer plate & coudée quarrément en deux endroits, pour ſoutenir une poutre, & l'atacher à un poinçon.

E'TRIER. *Een platte Schalm.*

C'eſt un des chaînons des cadènes de hauban, qu'on cheville ſur une ſeconde préceinte, afin de renforcer ces cadènes.

E'TRIER. *Beugel.*

C'eſt auſſi une bande de fer, faite en forme de crampon, par le moien de laquelle on joint une principale piéce de bois avec une autre.

ETRIERS. *Stroppen.*

Ce ſont de petites cordes, dont les bouts ſont joints enſemble par des épiſſures. On ne s'en ſert pas ſeulement pour faire couler une vergue, ou quelque autre choſe, au haut des mâts, le long d'une corde; mais on s'en ſert auſſi dans les chaloupes pour tenir l'aviron au tolet.

ETROPES. *Stroppen.*

En général les Etropes ſont des bouts de cordes épiſſez, à l'extrémité deſquels on a coutume de mettre une coſſe de fer, pour acrocher quelque choſe.

ETROPE, Gerſeau, Erſe, ou Herſe de poulie. *Strop, Strop-touw, Strik.*

C'eſt une corde qui eſt bandée autour d'un mouſle ou arcaſſe de poulie, tant pour la renforcer & empêcher qu'elle n'éclate, que pour ſuſpendre la poulie aux endroits où elle doit être amarrée.

ETROPES de marchepiés. *Stopjes tos juffers van de hengſt.*

Ce ſont les anneaux de corde qui font le tour de la vergue, au bout deſquels, & dans une coſſe, paſſent les marchepiés. Ils ont chacun un cap de mouton pour roidir ces marchepiés, les ſaiſiſſant vers le bout de la vergue.

ETROPES d'afût. *Stropjes.*

Ce ſont des erſes avec des coſſes, qui ſont paſſées au bout du derriére du fond de l'afût d'un canon, où l'on acroche les palans.

ETUVE de corderie. *De Stoove van een baan, of lijn-baan.*

C'eſt un lieu muni de fourneaux & de chaudiéres, où l'on goudronne les cordages qui doivent ſervir aux vaiſſeaux.

E V.

EVENT. *Het ſpeelen van de kogel in de mond van een ſtuk geſchuts.*

C'eſt l'aiſance qu'on donne au boulet, pour rouler dans le calibre d'un canon. Voiez, Vent.

EVENTER une piéce de bois. *Vithouden.*

C'eſt la tirer avec le cordage, pendant-qu'on la monte, afin d'empêcher qu'en donnant contre la muraille la piéce de bois ne gâte quelque choſe.

EVENTER les voiles. *De zeilen byſtaan, byhaalen en uitſetten, dat ſy beginnen te draagen; Ter windt-vank ſtellen; Wenken.*

C'eſt mettre le vent dedans, afin-que le vaiſſeau faſſe route. Nous arrivâmes ſous le vent à lui; mais il éventa ſes voiles, & paſſa ſous le vent à nous. L'ennemi éventa tout d'un coup ſes voiles, qui n'étoient ferlées qu'avec des amarres legéres.

LES Voiles s'Éventent. *De zeilen ſcheppen of vatten windt.*

EVITE'E. *De wijdte van de vaart van een rivier.*

C'eſt la largeur que doit avoir le lit ou le canal d'une riviére, pour fournir un libre paſſage aux vaiſſeaux.

CANAL, ou petite Riviére, où les grands vaiſſeaux n'ont pas leur Evitée. *Een vaart, of klein rivier, daar men met groote ſchepen niet in mag.*

LES GRANDS Vaiſſeaux n'ont pas leur Evitée dans cette riviére, & quoiqu'elle ait aſſez de profondeur, elle n'eſt navigable que pour les petits bâtimens. *Deeſe rivier is te nauw voor groote ſchepen, ſy is maar vaarbaar voor klein vaartuig.*

RÉTRECISSEMENS d'une riviére où de médiocres bâtimens n'ont pas aſſez d'Evitée pour tourner. *Engtens van een rivier, daar middelbaare vaartuigen ſig niet konnen keeren.*

IL N'Y a d'Evitée dans le canal que pour un bâtiment. *De diepte van de vaart is ſoo naauw, dat'er niet meer dàn een ſchip te gelijk kan inkomen.*

EVITE'E. *Ruimte tuſſchen leggende ſchepen om te konnen ſwaaijen.*

Ce mot ſe dit auſſi d'un eſpace de mer où le vaiſſeau peut tourner à la longueur de ſes amarres.

CHAQUE vaiſſeau qui eſt à l'ancre, doit toujours avoir ſon Evitée. *Elk ſchip moet ſoo veel plaats hebben, dat omſwaaijenden den ander niet en raake.*

EVITE'E. *Het omſwaaijen van een ſchip.*

C'eſt le tour qu'un vaiſſeau a fait en évitant, ou tournant ſur ſon cable.

EVITER. Vaiſſeau qui a Evité. *Een ſchip dat omgeſwaaijt heeft.*

C'eſt-à-dire qu'il a changé bout pour bout, à la longueur de ſon cable, ſans qu'il ait levé les ancres. C'eſt un port qui n'a d'étendüe que pour contenir dix ou douze navires, encore faut-il qu'ils ſoient tenus devant & derriére; car s'ils n'avoient que leurs ancres devant le nez, ils ſe briſeroient les uns contre les autres, lors-qu'ils éviteroient au changement des marées & du vent. Du côté que la galére évita, la marée paſſoit le long de ſon bord avec autant de vîteſſe que le courant d'une riviére, & portoit au Nord-eſt.

EVITER au vent. *Op de windt ſwaaijen, of draaijen.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau, lors-qu'il préſente l'avant au lieu d'où le vent vient.

EUITER à marée. *Op ſtroom ſwaaijen.*

C'eſt lors-que le vaiſſeau préſente l'avant au courant de la mer, à la longueur de ſes amarres.

EVITER. *Afdrijven, Omduuwen.*

C'eſt quand un corps ſolide céde la place à un autre corps ſolide qui le preſſe.

LE RAT Evite. *De vlot drijft af, duuwt om,*

C'eſt, par éxemple, quand on lance une chaloupe à l'eau, & qu'il y a un rat au-devant qui recule lors-que la chaloupe commence à le toucher.

EVOLUTIONS militaires. *Het op ſeinen keeren en wenden, tegens elkanderen aanzeilen, ſoeken elkanderen den windt af te winnen, en voordeel af te ſien, van vjandtlijke ſcheepen, of vlootèn, Het drillen.*

Ce ſont les changemens & mouvemens qui ſe font, lors-qu'on range en bataille une armée navale, ainſi qu'une armée de terre, ou un certain nombre de ſoldats; ou qu'on fait faire l'éxercice aux vaiſſeaux.

E X.

EXERCICE du canon. Faire l'Exercice du canon, *Oeffening in 't manieren of hanteeren van 't geſchut. 't Volk by 't ſchut doen gaan en drillen.*

L'Exercice du canon, dans un vaiſſeau, eſt un mouvement qui repréſente celui du canon dans un combat, & le maniment des utenſiles & des manœuvres qui y ſervent. On dit auſſi, Faire l'Exercice du mortier.

EXERCICE de la manœuvre. *Oeffening in 't ſcheeps-werk.*

C'eſt la démonſtration & le mouvement de tout ce qu'il faut faire pour apareiller un vaiſſeau.

EXERCICE des menuës armes. *Oeffening in 't gebruik van 't handt-weer.*

EXPE'DITION maritime. *Een Zee-togt.*

C'eſt une campagne ſur mer, ou un long voiage.

F A.

FABRIQUE des vaiſſeaux. *Maakſel.*

C'eſt tout ce qui ſe peut obſerver dans leur conſtruction, & la maniére dont ils ſont conſtruits. Le Grêfier doit tenir un rolle des Maîtres, matelots, pêcheurs, & mariniers, étant dans le reſſort du Siége, avec le nom, port, & fabrique des vaiſſeaux apartenans aux bourgeois demeurans dans ſon étenduë.

ON dit que ces vaiſſeaux ſont de fabrique de Suéde. *Deeſe ſchepen ſegt men van Sweedſch maakſel te zyn.*

FABRIQUER des vaiſſeaux. *Schepen bouwen.*

C'eſt les conſtruire. Voiez, Conſtruire, & Conſtruction.

FAçONS de vaiſſeau. *Verenging, Snijding, Opſchorting, Het wringen, het draaijen, het breeken van het ſchip, Het fatſoen, Beloop.*

Ce ſont les diminutions qu'on fait à l'avant & à l'arriére du deſſous d'un vaiſſeau.

LES FAçONS de l'avant & de l'arriére conſidérées en-dedans. *Voor-piek, en Agter-piek.*

LES FAçONS de l'arriére. *Opſchorting, Sog.*

FAçONS de l'arriére bien évidées & bien faites. *Een wel geſchort ſchip, of na agteren toe wel verengt.*

FAçONS ſous les eſſains. *Sog.*

FAGOT. Barque en Fagot, Chaloupe en Fagot. *Een Ongemaakte ſloep, of bark, Een los bark, dat men in 't ſchip overvoert.*

C'eſt une barque, une chaloupe, qu'on monte ſur le chantier, & qu'on démonte en-ſuite, pour la mettre dans un vaiſſeau, & la monter dans les lieux où l'on en pourra avoir beſoin. On embarque même des maiſons en fagot, c'eſt-à-dire, des piéces de charpenterie deſtinées à bâtir une maiſon, pour les aſſembler quand on aura pris terre, & qu'on voudra faire une habitation, ſoit aux iſles de l'Amérique, ſoit ailleurs.

FUTAILLES conſervées en Fagot. *Vaten aan ſchooven geſlagen en bewaart.*

FAGOTS d'artifice. *Vuur-bundels.* Voiez, Feux.

FAILLOISE *De plaats daar de Zon onder-gaat.*

C'eſt l'endroit où ſe couche le Soleil.

FAIRE le Nord, le Sud, l'Eſt, l'Oüeſt. *Om 't Noord, of 't Suid, Ooſtelijk of Weſtelijk loopen; Ooſt aan zeilen, Suid-ooſt over loopen.*

C'eſt naviguer, gouverner, courir, cingler ſur ces airs de vent. Depuis ce cap juſques à l'iſle il faut faire le Nord-eſt, autrement on donnera ſur des bancs de ſable.

FAIRE canal. *Overſteeken.*

C'eſt paſſer une mer pour aller d'une terre à une autre. Cette façon de parler eſt plus affectée aux galéres qu'aux navires.

FAIRE vent arriére. *Voor de windt af loopen.*

C'eſt prendre vent en poupe.

FAIRE Tête. *Dat is als een ſchip hardt en heel ſtijf aan ſijn touw haalt.*

C'eſt préſenter le cap au vent, ou au courant, ce qui ſe dit d'un vaiſſeau qui fait roidir ſon cable.

FAIRE route. *Voort-vaaren, Voort-zeilen.*

C'eſt courir, naviguer, cingler ſur l'eau.

FAIRE droite route. *Regt koers zeilen.*

C'eſt courir en droiture au parage où l'on a deſſein d'aller, ſans dériver ſi l'on peut.

FAIRE pluſieurs routes. *Heen en weer wenden, Laveeren.*

C'eſt courir pluſieurs bordées en louviant. Voiez, Route.

FAIRE voiles, Faire voile. *Zeil maaken, Afloopen, Afzeilen, Wegzeilen, Afvaaren, t'Zeil gaan.*

C'eſt partir & faire ſa route. Il y a préſentement beaucoup de gens qui écrivent Faire voile, quoi-que Faire voiles ſoit mieux. Par exemple; On ne dit point, Faire petite voile, mais bien

FAIRE petites voiles. *Klein zeil maaken, of voeren.*

C'eſt ne porter qu'une partie de ſes voiles

FAIRE plus de voiles. *Meer zeil maaken.*

C'eſt déferler & déploier plus de voiles qu'on n'avoit fait.

FAIRE ſervir les voiles. *De zeilen ter windt-vanck ſtellen.*

C'eſt mettre le vent dedans, ou les empêcher de faſier.

FAIRE plus ou moins de voiles. *Meer of min zeilen maaken.*

C'eſt mettre plus ou moins de voiles au vent.

FAIRE force de voiles. *Alle de zeilen byſetten.*

C'eſt porter autant de voiles qu'il eſt poſſible, pour faire ſon cours avec plus de diligence. Voiez, Voiles.

FAIRE un bord, une bordée. *Een gang loopen.*

C'eſt faire une route, ſoit à babord, ſoit à ſtribord. Voiez, Bord & Bordée.

FAIRE la parenſane. *Alles klaar maaken om te zeilen.*

C'eſt mettre les ancres, les voiles & les manœuvres en état de faire route. Ce terme eſt particulier aux Levantins.

FAIRE eau. *Lek zijn.*

C'eſt être gagné de l'eau qui entre dans le navire par quelque ouverture. Voiez, Eau.

FAIRE de l'eau, Faire aiguade. *Waater haalen, inneemen, binnen ſcheeps-boord haalen.*

C'eſt ſe pourvoir d'eau douce, pour la proviſion d'un vaiſſeau. Voiez, Eau.

FAIRE du bois. *Hout inneemen, Sig met hout voorſien.*

C'eſt ſe fournir de bois. Voiez, Bois.

FAIRE du biſcuit. *Broodt inneemen, Sig met hardt broodt voorſien.*

C'eſt ſe fournir de biſcuit.

FAIRE chapelle. *Een uil vangen, Overſtaag vallen.*

C'eſt revirer malgré ſoi. Voiez, Chapelle.

FAIRE pavillon. *De vlag van bovenen voeren.*

Ce terme ainſi emploié, ſe prend pour porter le pavillon de Commandant d'une flote, ou d'une armée, ou de tel gros de vaiſſeaux qui ſe trouvent enſemble.

FAIRE pavillon, Faire banniére de France, ou d'une autre Nation. *De vlag laaten waaijen, De vlag van Vrankrijk opſetten.*

C'eſt-à-dire, Arborer le pavillon de France, ou d'une autre Nation.

FAIRE pavillon blanc. *De witte vlag laaten waaijen.*

C'eſt déploier le pavillon blanc, pour faire connoître dans un combat que l'on demande la paix. On le dit auſſi pour faire un ſignal de paix, quand on veut avoir pratique avec une nation ſuſpecte.

FAIRE pavillon rouge. *De roode vlag laaten waaijen.* Voiez, Pavillon.

FAIRE des feux. *Vuuren.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui, étant incommodé, met des fanaux la nuit en pluſieurs endroits, afin qu'étant vu de la flote, il puiſſe en recevoir du ſecours.

FAIRE honneur à une roche. *Van een klip afhouden.*

C'eſt-à-dire, s'en éloigner, ne la pas aprocher en paſſant avec un vaiſſeau.

FAIRE une choſe en douceur. Voiez, Douceur.

FAIRE quarantaine. Voiez Quarantaine.

FAIRE le quart. Voiez, Quart.

FAIRE feu des deux bords. Voiez, Feu.

FAIRE abatre. Voiez, Abatre.

FAIRE gouverner. *Op de man te roer paſſen.*

Cela ſe dit du ſoin qu'un Pilote prend de faire que le Timonier gouverne droit au rumb de vent qu'on veut tenir.

FAIT. Un vent Fait. *Een doorgaande koelte.*

C'eſt un vent qui a déja ſouflé quelque tems d'un certain rumb, & qu'on préſume qui doit durer.

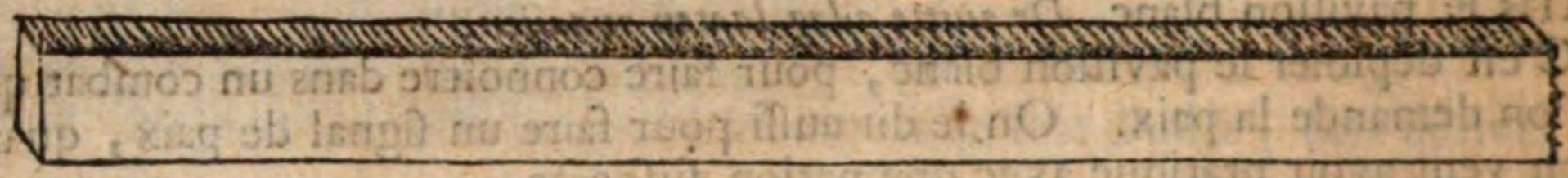
FAIX de pont. *Schaar-ſtokken.*

„Ce ſont des planches épaiſſes & étroites, qui ſont entaillées pour mettre „ſur les baux, dans la longueur du vaiſſeau, depuis l'avant juſqu'à l'ar-„riére, de chaque côté, à-peu-près au tiers de la largeur du bâtiment. „Les barrots y ſont auſſi entez, pour afermir le pont qui repoſe deſſus. „Il y a des faix de pont qui viennent juſqu'à la largeur des écoutilles, & „qui ſervent à les borner. Ceux qui ſont poſez derriére les mâts, avan-„cent plus vers le milieu du vaiſſeau, que ceux qui ſont le long des écou-„tilles. Leurs entailles ſous les baux doivent être de la moitié de leur é-„paiſſeur, & il doit y avoir auſſi un pouce d'entaille dans le deſſus du bau „pour les y loger, & pour les entretenir enſemble.

„On donne ſouvent aux Faix de pont le quart de l'épaiſſeur de l'étrave, „& de largeur un quart plus que l'épaiſſeur de l'étrave.

„Les Charpentiers qui ont réglé les proportions d'un vaiſſeau de cent-„trente-quatre piés de long, donnent aux faix de pont dix-ſept pouces „de large, & quatre pouces & demi d'épais: à ceux qui ſont ſous le châ-„teau d'avant, quatorze pouces de large, & trois pouces d'épais: à ceux „qui ſont ſur le même château, ſept, huit, ou neuf pouces de large, „& deux pouces d'épais. L'un vient depuis l'arriére juſqu'au devant „de la grande écoutille, & l'autre s'étend depuis l'étambraie juſqu'à l'a-„vant. Ils ſont un peu plus étroits à l'avant & à l'arriére qu'ailleurs, „& ils ont des entailles juſqu'à la moitié de leur épaiſſeur, à l'endroit

„ où ils portent ſur les baux qui ont auſſi une entaille d'un pouce au mê-
„ me endroit. Voici la figure d'un Faix de pont du haut pont.



FALAISE. *Een ſteil oever, Een ſteil ſtrand.*

C'eſt un rivage, ou bord de mer, dont le terrein eſt haut, eſcarpé, & en écore, ou taillé en précipice. Défenſes ſont faites aux Particuliers emploiez au ſauvement, & a tous autres, de porter dans leurs maiſons, ni ailleurs qu'aux lieux deſtinez à cet éfet ſur les dunes, gréves, ou falaiſes, & de receler aucune portion des biens & marchandiſes des vaiſſeaux échoüez, ou naufragez. Falaiſes ſe prend quelquefois ſeulement pour des terres élevées & des ſables.

FALAISER. La mer Falaiſe. *De zee brandt.*

C'eſt lors-que la mer ſe vient briſer contre une falaiſe, ou côte eſcarpée, & lors-qu'il n'y a point de ſable ou de gréve ſur ſes bords.

FANAL. *Lantaarn, Lantaren.*

C'eſt une eſpéce de groſſe lanterne, ou falot, dont les vaiſſeaux ſe ſervent pour la navigation. Lors-qu'on dit ſimplement, Fanal, on entend le grand fanal de poupe. *De groote agter-lantaarn.* L'Amiral en porte trois, *Drie lantaarnen agter op, Drie lantarens om agter op te ſtaan*, & un à la hune, pour ſe faire ſuivre des autres vaiſſeaux de guerre. Le Vice-Amiral, Contre-amiral, & Chefs d'eſcadre, en portent chacun trois à la poupe, & tous les autres vaiſſeaux, tant de guerre que marchands n'en peuvent porter qu'un. Quand il fait gros tems tous les vaiſſeaux mettent des fanaux à l'arriére pour s'empêcher de dériver l'un ſur l'autre. Parmi la plupart des mariniers tout eſt Fanal, hormis la lanterne ſourde, & une autre petite lanterne claire, qui garde auſſi ſon nom. L'Ordonnance porte, qu'un Canonier veillera dans la ſainte-barbe avec une chandelle allumée dans un fanal.

FANAL de hune. *Mars-lantaarn.*

C'eſt celui que porte à la grande hune le vaiſſeau du Commandant, ou pour faire des ſignaux, ou pour quelque autre beſoin.

FANAUX de combat. *Slag-lantaarnen.*

Ce ſont ceux qui ne donnent de la lumiére que d'un côté, l'autre étant plat & ſans ouverture, de-ſorte-qu'on peut l'apliquer contre le côté du vaiſſeau, en-dedans, lors-qu'il faut donner un combat la nuit.

FANAL de ſoute. *Kruidt-lantaren.*

C'eſt un gros falot qui ſert à tenir une lampe pendant le combat, afin d'éclairer dans les ſoutes aux poudres.

PETITS FANAUX. *Vuuren, Lantaarnen.*

Il y a auſſi de petits fanaux; ce ſont ceux qu'on met aux côtés du grand fanal à la poupe d'un vaiſſeau.

FANAUX pour ſignaux, ou Fanaux de ſignal. *Sein-vuuren.*

Ce ſont les fanaux dont on ſe ſert pour faire les ſignaux qui ſont ordonnez, ou dont on eſt convenu.

FANAL, Tour à feu. *Vuur-baak, Brandaaris.*

C'en une tour où l'on met du feu la nuit, pour avertir les vaiſſeaux qui ſont en mer. Voiez, Phare.

FANAL. *Vuur.*

C'eſt auſſi le feu même qui eſt allumé ſur le haut de la tour.

FANON, Prendre le Fanon de l'artimon. *De beſaan bollen.*

C'eſt le racourciſſement du point de la voile, que l'on trouſſe & ramaſſe avec des garcettes, pour prendre moins de vent, ce qui ne ſe fait que de très-gros tems. Ce mot eſt particuliérement pour la voile d'artimon, & quelquefois pour la miſéne.

FARAILLON. *Een Sandt-plaatje.*

C'eſt un petit banc de ſable que quelque paſſage ou fil d'eau tient ſéparé d'un grand banc.

FARDAGE. *Garniering.*

Ce ſont des fagots qu'on met au fond de çale, quand on charge en grenier.

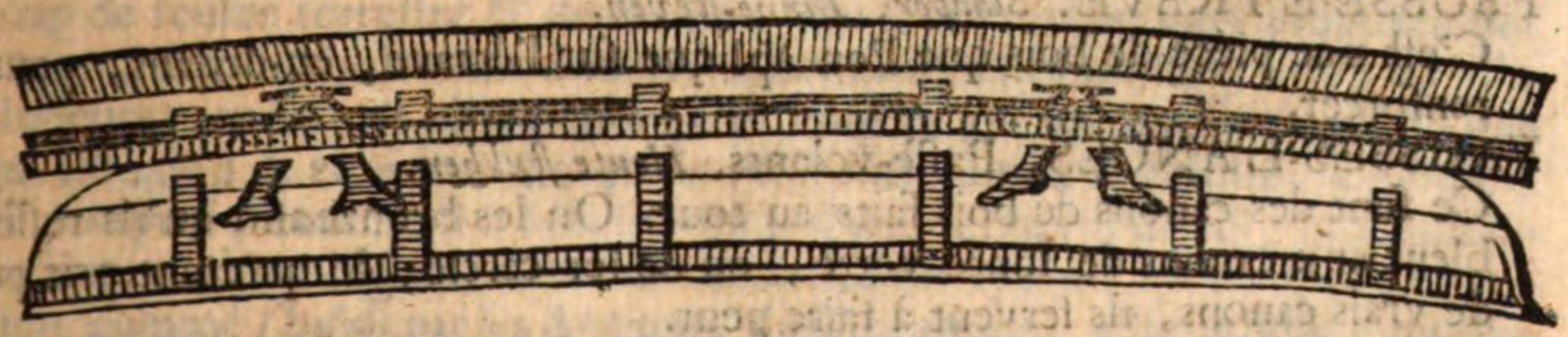
FARE. Voiez, Phare.

FARGUES ou Fardes *Hals-maſt, Schildt, Set-gangen, Set-borden.*

Ce ſont des planches, ou bordages, qu'on élève, ſur l'endroit du platbord apellé la Belle, pour tenir lieu de garde-corps, afin de défendre le pont, & d'ôter à l'ennemi la vuë de ce qui ſe paſſe. On couvre les fargues d'une baſtingure rouge, ou bleuë.

„Les Fargues ſervent à clorre le vaiſſeau par l'embelle. On les ôte & on „les remet quand on le iuge à-propos. Dans les navires de guerre on y fait „des meurtriéres rondes, & de petites portes pour deſcendre à la mer, & „retirer ce qu'on veut.

„Les Fargues d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à „l'étambord, ou pluôt les bordages des fargues, doivent avoir cinq pouces „de large, & trois pouces d'épais; leurs montans doivent être au nombre de „cinquante-ſix de chaque côté, & doivent avoir deux pouces & demi d'é-„pais. Les Fargues doivent être élevées de quinze pouces au-deſſus de „la liſſe de vibord, & par le haut elles doivent être au niveau du haut de la „plus baſſe liſſe; elles ſont jointes aux montans avec de petites chevilles de „fer. On peint les fargues de rouge, & les baſtingures ſont rouges auſſi „ſur les vaiſſeaux Hollandois, de-même que ſur les Anglois. Voiez, Gar-„de-corps.



FASIER Les voiles faſient. *Wapperen, De zeilen wapperen, of lauteren.*

On dit que les voiles faſient, pour dire que le vent n'y donne pas bien, & que la ralingue vacille toujours.

FAU-

FAUBER, ou Vadroüille. *Een Swabber, Een Dweil.*

C'eſt une ſorte de balai fait de fils de vieux cordages, avec lequel on nétoie le vaiſſeau.

FAUBERTER. *Swabberen, Dweilen.*

C'eſt nétoïer le vaiſſeau avec le fauber.

FAUCON. *Een Valk, of dubbelde Valkenet.*

C'eſt une eſpéce de canon qui a trois pouces de diamétre, & dont le boulet pèſe une livre & demie.

FAUCONNEAU. *Een Valkenet.*

C'eſt une autre eſpéce de canon de ſix à ſept piés de long, qui a deux pouces de diamétre, & dont le boulet pèſe une livre à une livre & demie.

FAVORABLE. Vent Favorable. *Een gunſtig of dienſtig windt, Een goedt windt, Open windt.*

C'eſt un vent qui porte à la route.

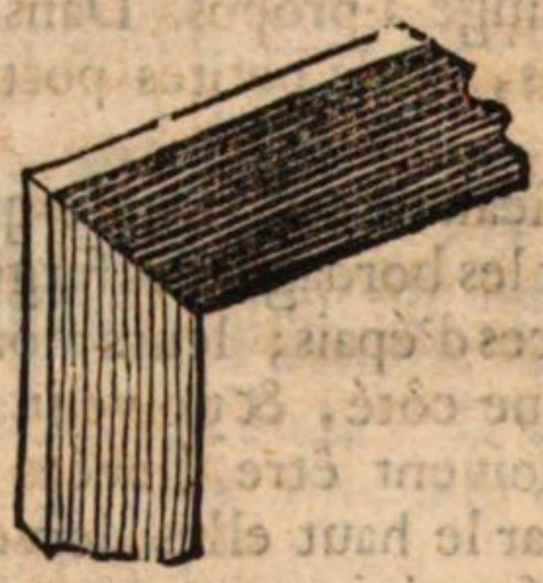
LE Vent leur étoit Favorable, mais il tomba. *De windt was hen mede, daar na ging hy leggen.*

FAUTIF. Bois Fautif. *Een Hout met een wanſtekje.*

C'eſt une piéce de bois qui n'eſt pas quarrée, & qui eſt défectueuſe.

FAUX. Fauſſe-coupe. *Een verſtek van een agtkantig hoek, Een oploopende of inloopende verſtek.*

C'eſt une ſorte d'aſſemblage qui n'eſt ni à l'équerre, ni à onglet, & qui ſe trace avec la ſauterelle, ou fauſſe équerre.



FAUSSE-E'QUERRE. *Een Swei.*

C'eſt un inſtrument dont les Charpentiers ſe ſervent pour les angles qui ne ſont pas droits. La Fauſſe-équaire des Menuïſiers s'apelle auſſi Sauterelle. Voiez, Sauterelle & Équerre.

FAUSSE-E'TRAVE. *Slaaper, Binne-ſteven.*

C'eſt une piéce de bois que l'on aplique ſur l'étrave, en-dedans, pour la renforcer.

FAUSSES-LANCES, Paſſe-volants. *Houte ſtukken.*

Ce ſont des canons de bois faits au tour. On les bronze afin-qu'ils reſſemblent aux canons de fonte verte, ou de fer cerclé; & qu'étant pris pour de vrais canons, ils ſervent à faire peur.

FAUSSE-QUILLE. *De looſe kiel.*

C'eſt une ou pluſieurs piéces de bois, qu'on aplique à la quille par ſon deſſous, pour la conſerver.

FAUX-COTE' d'un vaiſſeau. *De ſlag-zy van 't ſchip.*

C'eſt

C'eſt le côté par lequel il cargue le plus. Voiez, Côté.

FAUX-étambord. *Een looſe agter-ſteven.*

C'eſt une piéce de bois apliquée ſur l'étambord pour le renforcer.

FAUX-feux. *Blik-vuuren, Haaſtige vuuren met kruidt gemaakt.*

Ce ſont de certains ſignaux que l'on fait avec des amorces de poudre.

FAUX-pont. *Koebrug.*

C'eſt une eſpéce de pont, que l'on fait à fond de cale, pour la conſervation & pour la commodité de la cargaiſon.

„C'eſt une ſorte de ſecond pont, au-deſſous du premier ou bas-pont, qui „baiſſe dans le fond de cale, & qui a peu de hauteur. Il ſert à la liai„ſon du vaiſſeau, & contribuë beaucoup à l'afermir. On y fait coucher „des ſoldats & des matelots, & ils y ſerrent leurs hardes. Les faux-ponts „s'étendent d'un bout à l'autre du vaiſſeau; mais quelquefois juſqu'à la „moitié ſeulement. Voiez, Pont, & Baux.

FAUX-racage. *Borg van 't rak.*

C'eſt un ſecond racage qu'on met ſous le premier, afin-qu'il ſoutienne la verge, au cas que le premier ſoit briſé par quelque coup de canon.

FAUX-rinjot. Voiez, Safran.

FAUX-ſabords. *Looſe poorten.*

Ce ſont des figures de ſabords faites dans le bois, ou-bien avec de la peinture.

F E.

FELOUQUE. *Een Feloek, of Bark, Een klein open vaartuig.*

C'eſt une chaloupe la Méditerranée qui va à la voile & à la nage. Ce bâtiment a cela de particulier qu'il peut porter ſon gouvernail a l'avant, ou à l'arriére, ſelon le beſoin, a-cauſe que ſon étrave & ſon étambord ſont également garnis de pentures pour le ſoutenir. Ce bâtiment a ordinairement ſix ou ſept rameurs, & va d'une grande vîteſſe.

FE'MELLES. *Duimelingen, Stellen.*

Ce ſont des anneaux qui portent le gouvernail. On apelle Mâles les fers qui entrent dans ces anneaux. Voiez, Ferrure de gouvernail.

FENTONS. *Gekloofde, en ruig of rude geſneedene naagels.*

Les Charpentiers apellent Fentons les morceaux de bois coupez de longueur, avant qu'ils ſoient arondis pour faire des chevilles. Voiez, Chevilles de bois.

FER. *Yſer.*

C'eſt un métal imparfait, qui contient très-peu de mercure, mais beaucoup de ſoufre terreſtre & de ſel fixe. Le fer s'emploie dans pluſieurs ouvrages, & principalement dans la conſtruction des vaiſſeaux. Il y en a de pluſieurs natures; de pliant comme de l'argent; d'autre caſſant; & d'autre qui eſt aiſé à ſe roüiller. Ce qui le rend ainſi ſujet à la roüille, c'eſt qu'il eſt compoſé, comme il a déja été dit, d'une terre, d'un ſel, & d'un ſoufre impurs, mal-digérez, & mal-unis. Le fer épuré, qu'on apelle acier, étoit nommé *Chalybs* par les Anciens, de Chalybone, ville de Sirie, où l'on en fait de très-bon. D'autres diſent qu'ils l'ont apellé *Chalybs*, à-cauſe de la trempe qu'ils lui donnoient dans l'eau d'un fleuve qui eſt en Eſpagne, dans le Roïaume de Galice, autrefois apellé *Chalybs*, & aujourdhui Cabé. Le fer eſt par piéces en barres différentes longueurs & groſſeurs; & pour en con-

noître la qualité, il faut obſerver ſi la barre eſt pliante ſous le marteau ; & s'il y a de petites veines qui aillent en long. Quand cela ſe trouve ainſi, & ſur-tout quand il n'y a point de petites fentes, ou de coupures, qui aillent en travers, ce que l'on nomme gerſures, c'eſt une marque que le fer eſt bon : mais s'il s'y trouve des gerſures, il n'y a point à douter que le fer ne ſoit rouverin, c'eſt-à-dire, caſſant à chaud, & qu'il ne donne de la peine à forger. Tout le vieux fer, qui a été longtems à l'air, ou au ſérein, devient ordinairement rouverin ; ce qui eſt atribué par quelques-uns à une qualité corroſive & mordicante qui ſe rencontre dans la roſée. Le fer eſt quelquefois dangereux dans les bâtimens, à-cauſe qu'il ſe roüille, & qu'en ſe roüillant il s'enfle & fait éclater le bois ; comme auſſi parce-que cette roüille ſe détache, & la cheville de fer étant devenuë beaucoup plus mince que le trou, il ſe fait une voie d'eau. Le reméde qu'il y a pour garantir le fer de la roüille, c'eſt de le bien étamer, ou de le peindre de pluſieurs couches. Voiez, Ferrure.

FER PLAT. *Staaf-yſer.*

C'eſt celui dont les barres qu'on aporte, ont neuf à dix piés de long, & quelquefois plus, ſur deux pouces & demi de large, & ont environ quatre lignes d'épais.

FER MEPLAT. *Een ſtaaf-yſer dat eens ſoo breedt is als dik.*

C'eſt celui qui eſt une fois plus large qu'il n'eſt épais.

FER APLATI, ou à la mode. *Schaar-yſer.*

C'eſt celui qui n'a que trois à quatre lignes d'épaiſſeur, ſur vingt à vingt-quatre de largeur.

FER QUARRE'. *Een vierkant ſtaaf-yſer.*

C'eſt le fer en barres de différentes longueurs, & de deux pouces, ou environ, en quarré.

FER QUARRE' bâtard. *Ander-half-duims yſer.*

Il a neuf piés de long & ſeize à dix-huit lignes en quarré.

FER CORNETTE. *Een plat ſtaaf-yſer.*

Il eſt long de huit ou neuf piés, large de trois pouces, & épais de quatre à cinq lignes.

FER ROND. *Drie quartiers rondt yſer.*

Il a ſix à ſept piés de long ſur neuf lignes de diamétre : il eſt propre à faire les chevilles.

FER ROUVERIN. *Rood-bros-yſer.*

C'eſt un fer qui caſſe facilement à chaud.

FER AIGRE. *Bros yſer.*

C'eſt celui qui ſe caſſe facilement à froid.

FER CENDREUX. *Bezlekt yſer.*

C'eſt un fer auquel on ne ſauroit donner le poli, à-cauſe de ſes taches griſes de couleur de cendre.

FER. Galére ſur le Fer, ou grapin, ou ériſſon. *Een galey op ſijn anker, op de dreg.*

En terme de mer, Fer ſe prend pour le grapin, ou l'ancre d'une galére. On dit, Galére ſur le fer, pour dire, Galére qui eſt à l'ancre. Pluſieurs diſent auſſi, Vaiſſeau ſur le fer. Nos galéres demeurérent huit jours ſur le fer.

FER de girouëtte. *Spil, Priem tot de vleugel.*

C'eſt

C'eſt une certaine verge de fer, que l'on met au bout du plus haut mât où la girouëtte eſt paſſée.

FER de chandelier de pierrier. *Een yſere plaatje.*

C'eſt une bande de fer qui eſt troüée par le haut, & que l'on aplique ſur un chandelier de bois, par où paſſe le pivot du chandelier de fer ſur lequel le pierrier tourne.

FERS d'arc-boutans, ou boute-hors. *Gijk-yſers, Yſers van de onder-ſpier.*

Ce ſont des fers à trois pointes qu'on met au bout d'un arc-boutant, avec un piton à grille.

FERS pour priſon. *Boeyen, Yſers.*

Ce ſont des entraves, que l'on met aux jambes de ceux qui ont commis quelque faute dans un vaiſſeau.

FER blanc. *Blik.*

C'eſt du fer doux battu, qui eſt réduit en lames deliées, qu'on trempe dans de l'étaim fondu, après l'avoir un peu trempé dans de l'eau forte, afin-que la teinture s'y arrête; ce qui n'ariveroit pas s'il étoit trop poli.

FERLER, ou Serrer le voiles. *De zeilen inbinden, inhaalen, inneemen, inbreeken, beſlaan.*

C'eſt les plier & les trouſſer en fagot, car lors-qu'on ne les trouſſe qu'en partie, cela s'apelle, Carguer. Voiez, Voiles.

FERMETURE des ports. *Het ſluiten of beſluiten der havens, Sluiting.*

C'eſt un terme dont l'Ordonnance ſe ſert. Voiez, Port.

FERMETURE. *Vulling.* Voiez, Fermure.

FERMETURE de bordage. *Stop-ſtuk.*

C'eſt ainſi qu'on croit pouvoir nommer en François la piéce, ou les piéces de bordage qui ferment un grand trou que les Charpentiers Hollandois laiſſent ſous la premiére ou plus baſſe préceinte, pour paſſer les baux, barrots, courbatons & autres groſſes piéces, & qu'ils ne ferment que quand le vaiſſeau eſt prêt à lancer à l'eau. Les Charpentiers de la Meuſe laiſſent ce trou auprès de la quille.

FERMOIR. Eſpéce de ciſeau. *Een Fermoor.*

C'eſt un outil de fer acéré, avec un manche de bois, dont les Charpentiers ſe ſervent. C'eſt une eſpéce de ciſeau, & il y en a de différentes grandeurs de grands, de petits, & à nez rond.

FERMOIR à nez rond. *Schiet-beitel-of-bytel.*

FERMURES. *Vullingen.*

Ce ſont les bordages qui ſe mettent par couples entre les préceintes : ils s'apellent auſſi Couples. Voiez, Bordages & Couples.

FERMURE de ſabords. *Breegang, Geſchut-gang, Schut-vulling.*

C'eſt le bordage d'entre les deux préceintes où ſont percez les ſabords. Voiez, Bordages.

„ La Fermure des ſabords de la plus baſſe batterie, qui s'apelle en Flamand „ *Breegang*, doit avoir de hauteur plus du tiers de la hauteur d'entre les „ deux ponts, à l'embelle, afin que les ſabords ne puiſſent incommoder „ les préceintes.

FERRER. *Met yſer beſlaan, Blaauw inſetten.*

C'eſt garnir de ferrure.

FERRURE d'un vaiſſeau. *Al het yſer-werk van een ſchip.*

C'eſt tout l'ouvrage de fer qui s'emploie dans la conſtruction d'un vaiſſeau ; cloux, pentures, ferrures de ſabords &c. garnitures de poulies &c. & les ancres.

„ Les barres de fer plates, qui ſont marquées de la lettre F. ſont les plus „ eſtimées en Hollande ; enſuite celles qui ont pour marque un H couron- „ né ; & l'on donne le troiſiême rang à l'H point couronné. Le fer d'Or- „ gron paſſe pour être trés-bon : il valoit à Amſterdam huit livres dix ſous „ le cent, au commencement de l'an 1701. Le fer commun de Suéde va- „ loit ſix livres dix ſous. Le fer d'Eſpagne valoit ſix livres. Les verges „ de Liége valoient ſix livres dix ſous : les verges de Suéde ſept livres dix „ ſous.

„ Ordinairement le fer de Stokholm ne ſe trouve pas ſi bon que le fer d'Eſ- „ pagne. Le fer de Dantſig, qui eſt en longues barres, eſt auſſi meilleur „ que celui de Stokholm, qui eſt tout-de-même au-deſſous de celui de Got- „ tenbourg.

„ On allie le gros fer avec un peu de fer d'Eſpagne pour faire des ancres ; „ d'autant plus que ces deux ſortes de fer s'allient aiſément : mais le fer „ d'Eſpagne ſeul eſt trop doux & trop foible pour cette ſorte d'ouvrage.

„ Le fer de Suéde eſt le meilleur de tous pour faire du clou ; auſſi le clou „ qui eſt fait en Hollande de ce fer-là eſt-il le plus eſtimé, & après lui c'eſt „ le clou de Liége, d'où il en vient en grande quantité.

„ Il

„ Il eſt bon que le clou qu'on emploie à la conſtruction des vaiſſeaux, ſoit „un peu plus gros que celui dont ſe ſervent les Charpentiers des groſſes „œuvres, parce-qu'il eſt plus ſujet à ſe roüiller. Il faut ſur-tout qu'il „ait la tête bien-faite, afin-que les coups qui le doivent faire enfoncer, „portent bien, & que les marteaux, ni les cloux, n'ofenſent pas le bois. „Il n'y a que le double clou, dont on en met quatre ſur un pouce de bois „en quarré, qui doive avoir une large tête, afin de couvrir plus de bois. C'eſt „de ce clou-là qu'on couvre les doubles planches de ſapin blanc, ou rou- „ge, dont on fait le doublage des vaiſſeaux qui ſont deſtinez pour navi- „guer au Sud, ou à l'Oüeſt; le doublage & le clou y étant également „mis pour les garantir des vers, qui s'engendrent dans les mers de ces „climats.

„Tout le clou doit être quarré vers la tête, mais il doit être mince & lar- „ge par le bout. Les ouvriers qui font entrer le côté mince du clou le long „du fil du bois, ſont ceux qui entendent le moins bien leur métier, par- „ce-que la largeur du clou par cet endroit, fait quelquefois ſéparer le bois, „qui a déja de la diſpoſition à éclater par ſon fil. Mais ceux qui font tra- „verſer le fil par la largeur du clou, & qui le font paſſer par le bois qui „eſt au-deſſus & au-deſſous du fil, marquent avoir plus d'expérience & „d'intelligence. Néammoins le meilleur eſt encore de percer des trous pour „faire paſſage aux cloux; car par ce moien il n'y a point à craindre que le „fil du dehors, ni ceux du dedans puiſſent ſe ſéparer, ni que le bois ſoit „ofensé en aucune autre maniére.

„Il faut qu'un ouvrier prenne garde à fraper bien-droit & bien-fort, „afin de ne fraper que peu de coups; car on n'en peut fraper beaucoup, „ou les fraper de travers, que le marteau n'ofenſe le bois, ce qui donne „lieu à l'eau de s'y inſinuer, & de le pourrir: ainſi c'eſt faire prudemment „que de ſe ſervir d'un repouſſoir ſur la tête du clou, pour le faire en- „foncer.

„Cent livres de fer font ordinairement quatre-vingts livres de clou: le reſte „ſe conſume par le feu.

„Le prix du clou de Liége augmente, ou diminuë, de-même que celui des „autres marchandiſes. Sur la fin de l'an 1700. le cent peſant de clou de „quatre pouces juſques à quinze, valoit à Amſterdam dix livres: le cent „de clou ſimple dont le millier pèſe vingt livres, valoit auſſi dix florins: „le cent de double clou, dont le millier pèſe quarante livres, valoit onze „florins: le cent de livres de clou de double tillac, valoit douze florins: „le clou du poids de ſix livres le millier, valoit vingt ſous le millier: le „millier de clou du poids de quatre livres, valoit ſeize ſous: le millier de „clou de tillac, dix-ſept ſous: le millier de clou du poids de trois livres, „onze ſous: le millier de clou à tête plate du poids de quatre livres, quinze „ſous: le millier de clou à pompe, ſix ſous: les cloux de ferrure de ſa- „bords, de gouvernail, & autres, qui ſont fabriquez en Hollande de fer „d'Eſpagne, ſont plus chers.

„Le cent peſant de chevilles de fer valoit dix livres: le cent des ancres, „onze à douze livres: le cent des ferrures de poulies & de gouvernail, „treize livres: le cent d'ouvrage de fer acéré, dix-huit livres.

„Pour un vaiſſeau de cent-cinquante piés de long, de l'étrave à l'étam-

„bord, trente-huit piés & demi de bau, & quinze piés de creux, il faut, „à-peu-près, 80000. livres de poids de toute ſorte de ferrure, avec 15000. „livres de clou.

„Pour un vaiſſeau de cent-quarante piés de long, trente-ſept piés de bau, „& treize piés & demi de creux, il faut 70000. livres de pords de toute ſor-„te de ferrure, & 13000. livres de clou.

„Pour un vaiſſeau de cent-trente-ſix piés de long, trente-quatre piés de „bau, & treize piés de creux, il faut 66000. livres de toute ſorte de fer-„rure, & 11000. livres de clou.

„Pour un vaiſſeau de cent-trente piés de long, trente-deux piés de bau, „& treize piés de creux, il faut 55000. livres de ferrure, & 9000. livres „de clou.

„Pour un vaiſſeau de cent-vingt-ſix piés de long, trente & un pié de bau, „& douze piés de creux, il faut 50000. livres de ferrure, & 7500. livres „de clou.

„Pour un vaiſſeau de cent-vingt & un pié de long, trente piés de bau, „& douze piés de creux, il faut 40000. livres de ferrure, & 5000. livres „de clou.

„Pour un vaiſſeau de cent-trois piés de long, vingt-cinq piés de bau, „& dix piés de creux, il faut 34000. livres de ferrure, & 4300. livres „de clou.

„Pour un vaiſſeau de cent piés de long, vingt-quatre piés de bau, & „dix piés de creux, il faut 30000. livres de ferrure, & 4000. livres „de clou.

„Les François, les Eſpagnols & les Suédois emploient plus de ferrure que „les Hollandois, dans leurs conſtructions de vaiſſeaux, & moins de chevil-„les de bois.

„C'eſt-là ce qu'un Auteur Flamand a écrit au regard de la quantité de fer-„rure qu'il faut pour les vaiſſeaux. Voici la métode d'un autre Auteur, „à l'égard du clou. Par chaque ſix piés cubes, dit-il, de toute la grandeur „d'un vaiſſeau, il faut, à-peu-près une livre de clou: c'eſt-à-dire qu'il faut „joindre & multiplier enſemble la longueur de l'étrave à l'étambord, la „largeur, & le creux pris au milieu, pour trouver le nombre de piés que „le vaiſſeau peut avoir, & après cela on trouve aiſément la quantité de clou „qu'il lui faut. Par éxemple; Pour un vaiſſeau long de cent-ſoixante piés, „de l'étrave à l'étambord, large de quarante piés de dedàns en dedans, „& de dix-huit piés de creux, il faudra 19200. livres de clou.

„La ferrure des petits bâtimens eſt toujours plus chére à proportion que „celle des grands vaiſſeaux. Que ſi le Maître Charpentier, ou le Bour-„geois, veut fournir le fer, tout le travail de l'ouvrier, avec le charbon, „ſe paie environ ſix florins par cent livres peſant; & l'ouvrier rend le fer „au poids, ſur le pié ci-deſſus marqué. Le vieux fer, qu'on veut faire ſervir, „ſe racomode pour la moitié de ce prix. Toutes les piéces particuliéres de „fer qui pèſent moins d'une livre, enſemble les ſerrures & les pentures, „ne ſont point miſes au rang de cette ferrure. On les nomme Piéces par-„ticuliéres, & on les paie comme telles, ſuivant ce qu'il y a de façon.

„Pour un vaiſſeau qui a des porques & des éguillettes il faut demie livre de „ferrure par chaque pié cube qu'il a; & il en faut un quart moins pour les

„bà-

„ bâtimens qui n'ont ni éguillettes ni porques : mais s'il y a un faux-„ pont il en faut un quart plus, c'eſt-à-dire, en y comprenant les ferrures „ des poulies, mais non-pas les ancres. Par éxemple ; Pour un vaiſ-„ eau de ſoixante piés de long, de l'étrave à l'étambord, quarante piés „ de bau, & dix-huit piés de creux, ſans faux-pont, mais qui a des por-„ ques & des éguillettes, il faut à-peu-près 576000. livres peſant. Dans „ le fond on ne ſauroit donner de règles certaines ſur ce point, non-plus „ que ſur beaucoup d'autres ; la choſe dépend beaucoup de la volonté, du „ caprice, ou de l'expérience du Maître Charpentier.

FERRURE de chaloupe. *Sloeps beſlag.*

Par ce terme l'on entend ce qu'il faut pour ferrer le gouvernail, les mâts & le gui d'une chaloupe.

FERRURE de gouvernail, Pentures, Mâles & Fémelles, Gonds & Roſes ou Roſettes, Vittes de gouvernail. *Duimen en duimelingen ; Stellen aan de ſteven, haaks aan 't roer ; Beſlag ; Vingerlingen.*

C'eſt-à-dire les gonds & les roſettes qui atachent le gouvernail à l'étambord du vaiſſeau, & ſur quoi il tourne & ſe meut d'un côté & d'autre.

„ Les roſes ſont cloüées à l'étambord & les gonds au gouvernail. Un vaiſſeau „ de cent-trente-quatre piés de long, de l'etrave à l'étambord, doit avoir „ à ſon gouvernail, ſix gonds de trois pouces de large, & leurs mamme-„ lons doivent avoir dix-ſept pouces de long. Les bandes des roſes doi-„ vent être d'un pouce & demi de large, & d'un demi pouce d'épais. Le „ collier doit avoir deux pouces de large, & demi pouce d'épais.

„ Quelques Maîtres donnent aux gonds un pouce de diamétre par chaque „ quarante pouces que le vaiſſeau a de longueur : mais ſur-tout il faut pren-„ dre ſoin qu'ils ſoient du meilleur fer.

FERRURE de gouvernail. *Een ſtelſel roer-haaks.*

C'eſt toute de la garniture priſe enſemble.

AVOIR dans le vaiſſeau une Ferrure entiére de gouvernail de rechange. *Een ſtelſel nieuwe roer-haaks, in voorraadt, te ſcheep hebben.*

FERRURE de ſabords. *Poort-hangſels, Poort-duimen-en-haaken, Poorts-beſlag, Poort-hangen.*

Ce ſont les pentures de fer qui font mouvoir les mantelets des ſabords.

„ Dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave à l'étam-„ bord, où les mantelets doivent avoir deux piés de largeur, & autant de „ hauteur, les ferrures ou pentures doivent avoir deux pouces & demi de „ large, & un quart de pouce d'épais ; & les gonds doivent avoir un pouce „ de large. Elles ſont atachées aux feüillets du haut, & les mantelets bat-„ tent contre les feüillets du bas.

FERSE. Ferſe de toile. *Een kleedt zeils.*

On apelle Ferſe de toile, un lé de toile, & dans ce ſens on dit qu'une voile a tant de ferſes, & que chaque ferſe a tant de cannes, pour dire, que la voile a tant de hauteur, & tant de largeur. C'eſt la même choſe que Cüeille. Voiez, Cüeille.

FESSES d'un vaiſſeau. *Billen.*

Ce mot ſe dit particuliérement des flûtes, & de la rondeur, ou des façons qui ſont à l'arriére, ſous les trepots.

FEU. Faire feu ſur quelqu'un. *Vuur op iemant geeven*

C'eſt

C'eſt tirer deſſus.

FAIRE FEU des deux bords. *De beide laagen geven.*

C'eſt tirer le canon des deux côtés du vaiſſeau.

FEU. *Vuur, Lantaarn.*

C'eſt le fanal, ou la lanterne que l'on allume de nuit ſur la poupe des vaiſſeaux, pour faire ſignal, & régler la route, la voilure, & la manœuvre, lors-qu'on va de flote. Quand il fait un gros tems, qui donne ſujet de craindre que les vaiſſeaux ne s'abordent les uns les autres, ils mettent tous des feux á l'arriére. La ſituation & le nombre des feux de chaque vaiſſeau, qui porte pavillon, ſe régle ſur le rang des Commandans. Le Roi de France, par une Ordonnance de l'année 1670. veut que le Vaiſſeau Amiral faſſe fanal de quatre feux: que le Vice-amiral, le Contre-amiral, & le Chef d'eſcadre en portent chacun trois en poupe. Les autres vaiſſeaux, ſoit de guerre, ou marchands, n'en doivent porter qu'un ſeul. Mais ſelon les diverſes ocaſions & les différentes néceſſités de ſe ſecourir de nuit contre les voies d'eau, ou contre l'embraſement, ou-bien de changer de route, de porter plus ou moins de voiles, de moüiller, de mettre en panne, ou de faire quelque autre manœuvre, on porte des feux de diverſes maniéres, aux haubans proche de la hune, à la grande hune, à celle d'artimon, au bâton de pavillon; ſelon que le Commandant l'a preſcrit, & que les Oficiers l'ont concerté. Sur le minuit notre Chef d'eſcadre aïant réſolu de moüiller, fit tirer deux coups de canon ſans bales, & laiſſant deux feux à l'arriére, en mit un aux haubans du grand mât de hune; & les Chefs de nos diviſions y répondirent chacun par un feu aux haubans de leur grand mât de hune, & tirérent chacun un coup de canon ſans bale. On dit, Faire fanal de trois feux, Faire fanal de quatre feux. Voiez, Fanal.

„L'Amiral Général portera de nuit ordinairement deux feux, & les autres „Amiraux particuliérs, ou Oficiers Généraux qui commandent les eſcadres, „en porteront chacun un. Mais ſi l'Amiral Général en met trois, ils en „mettront chacun deux, & tous les vaiſſeaux particuliers en mettront „chacun un. Et lors-que l'Amiral Général ôtera ſon troiſiéme fanal, les „autres Amiraux ôteront auſſi leur ſecond, & tous les vaiſſeaux particu„liers retireront en même tems les leurs.

PORTER le Feu, Faire fanal. *Vuuren, Vuur voeren.*

C'eſt mettre un ou pluſieurs fanaux ſur la poupe, pour guider les vaiſſeaux d'une flote; ce qui n'apartient qu'à certains Oficiers.

FAIRE des Feux pour ſignaux. *Blikken, Blik-vuuren.*

C'eſt lors-qu'un vaiſſeau aïant beſoin de ſecours, met des fanaux en pluſieurs endroits, pour être vu de la flote.

FEU Grégeois. *Waater-vuur-ballen, Waater-ballen.*

C'eſt une ſorte de feu d'artifice qui brûle juſques dans la mer, & dont la violence augmente dans l'eau. Son mouvement eſt contraire à celui du feu naturel, ce feu ſe portant en-bas à droit & à gauche, ſelon qu'on le jette. Il eſt compoſé de ſoufre, de naphte, de bitume, de gomme & de poix, & on ne le peut éteindre, qu'avec du vinaigre mêlé d'urine & de ſable, ou avec des cuirs verds. Les uns ſoutiennent qu'il a été inventé, par un Ingénieur de Héliopolis, ville de Sirie, apellé Gallinicus, qui s'en ſervit

avec

avec tant d'adreſſe dans un combat naval, qu'il brûla toute une flote ennemie, ſur laquelle il y avoit trente mille hommes. On a nommé ce feu, Grégois, a-cauſe que les Grecs s'en ſont ſervis les premiers.

FEU St. Elme. *Vree-vuuren.*

Ce ſont des feux volants, qui s'atachent quelquefois ſur les vergues & & ſur les mâts des vaiſſeaux. C'eſt ce que les Anciens nommoient Caſtor & Pollux. Les mariniers les apellent, Saint Nicolas, Sainte Claire, Sainte Héléne; les Italiens, Hermo; & les Caſtillans, San Elmo. S'il n'en paroît qu'un, on tient cela de mauvais préſage, & on l'apelle Furolle ou Héléne. Si l'on en voit deux les mariniers, en marquent leur joie en les ſalüant avec leurs ſiflets. Ces feux ne ſont autre choſe que des exhalaiſons qui voltigent ainſi autour des objets qui ſe rencontrent au-devant.

DONNER le Feu à un batiment. *Sengen, Brunden, Blaaken, Met brandende riet buiten om ſengen.*

C'eſt-à-dire, Mettre le vaiſſeau en état d'être braïé. Cela ſe fait par les Calfateurs, qui après avoir rempli d'étoupe les jointures du bordage, allument de petits fagots faits de branches de ſapin, & emmanchez au bout d'un bâton: ils les portent tout-flambans ſur la partie du bordage qui a beſoin d'être carénée, & quand elle eſt bien chaude par le feu qu'on y a mis, ils apliquent le brai deſſus. Voiez, Chaufer un vaiſſeau.

DONNER le feu à une planche. *Een plank gaar maaken.*

C'eſt la mettre ſur le feu & la chaufer, pour la courber. Voiez, Chaufer un bordage.

FEUX d'artifices. *Vuur-werken, Konſt-vuur-werken.*

Ce ſont des feux artiſtement faits avec de la poudre à canon, & d'autres matiéres. On s'en ſert à deux uſages; pour les réjoüiſſances publiques, & pour détruire & brûler les villes, maiſons, fortifications, & navires des ennemis. Il y en a diverſes eſpéces des uns & des autres.

„Parmi les feux d'artifice dont on ſe ſert ſur les vaiſſeaux, on ne doit pas „regarder comme un des moins utiles, les piques au bout deſquelles il y „a des fagots d'artifice atachez; car elles ſervent, en même tems, à bleſ„ſer les ennemis avec la pointe, quand on vient à l'abordage, & à met„tre le feu à leurs vaiſſeaux. On ſe ſert auſſi de dards à feu, qui ont des „pointes fort aiguës, afin d'entrer avant dans le vaiſſeau ennemi, & qui „ſont envelopées dans de petits ſacs, remplis de matiéres propres à y met„tre le feu: ſur-tout on ne manque pas de mettre de petits crochets dans „le bois, afin-qu'ils s'acrochent aux voiles, & qu'ils y demeurent pendus. „On trempe encore dans de l'eau de vie des morceaux de vieille toile, „dont on charge les canons, & ils ſont très-propres à mettre le feu aux „voiles. Outre cela on ſe ſert ſouvent de bouteilles de verre & de pots de „terre, remplis de divers artifices, qu'on jette dans les vaiſſeaux ennemis, „ſoit de deſſus les hunes, ſoit à l'abordage. Les meilleures grenades ſont „celles qui ſont un peu longues, afin-qu'elles puiſſent paſſer au-travers des „caillebotis. Les bales à feu ſe jettent ou avec la main, ou avec la „fronde.

FEÜILLERET. *Een breed Boor-ſchaaf.*

C'eſt une eſpéce de rabot dont les Charpentiers ſe ſervent à pouſſer les

feüillures. Le fût de cet inſtrument a une feüillure au bas de la lumiére, & le fer n'a que deux pouces de large.

FEUILLURE. *Groeve.*

C'eſt un terme de Menuïſier, qui ſe dit des canelures à angles droits, qui ſe font aux bords des portes, fenêtres, volets, & de toutes les choſes qu'on veut fermer juſte, qui entrent les unes dans les autres.

FFÜILLURE. *Sponning.*

C'eſt un terme de Charpentier, qui veut dire un bord de porte, de fenêtre, ou de ſabord, où s'emboîtent les fermetures.

FEÜILLURE du haut des ſabords, où ſont les ferrures. *Opſlag van de poorten.*

F I.

FIGALE. *Fiegale.*

C'eſt un bâtiment des Indes, qui ne porte qu'un mât qui eſt placé au milieu. Il y a une dunette qui eſt toute ouverte, & qui fait une petite ſaillie ſur l'eau. On y rame continuellement quoi-que la voile ſoit déploiée. Il n'y a qu'une groſſe cheville de bois à l'avant pour ſervir d'éperon.

FIGURES, Figules, Enfléchures. *Weevelingen, Weef-lijnen.*

Ce ſont de petites cordes, en maniére d'échelons, en-travers des haubans. Figure eſt un terme de la Manche, il faut dire Enfléchures.

FIL de carret. *Schiemans gaaren, Geſponnen gaaren.*

Ce fil eſt d'un grand uſage ſur la mer, pour racommoder des manœuvres rompuës. On le tire d'un des cordons de quelque vieux cable coupé par piéces. C'eſt un fil de chanvre de la groſſeur de deux lignes, qu'un Cordier file pour en aſſembler pluſieurs, afin de faire des cordes. Voiez, Cordes.

„ Pour bien garnir un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés, il y faut mettre „ trois cents livres de fil de carret.

FIL pour faire des cables. *Kaabel-gaaren.* Voiez, Cable. & Chanvre.

FIL pour faire des cables ou hanſiéres à ralingue. *Lijk-gaaren.* Voiez, Cable, & Cordage.

FIL à gargouſſe. *Kardoes-gaaren, Naai-gaaren tot kardoes.*

C'eſt du fil de chanvre à l'ordinaire, avec lequel on coûd les gargouſſes. Les Danois ne ſe ſervent pour cela que de fil de laine.

FIL de voile, ou de Tré, ou de Trevier. *Zeil-gaaren.*

Il eſt ainſi apellé parce-qu'on en coûd les voiles. C'eſt un fil gros comme le ligneul des Cordoniers.

FIL blanc. *Witte gaaren.*

C'eſt celui qui n'eſt point paſſé dans le goldron.

FIL goldronné. *Geteert gaaren.*

C'eſt celui qui a paſſé dans du goldron chaud.

FIL dans le bois. *Draadt in't hout.*

FIL. Bois de Fil. *Een ſtuk houts dat langer als dik is.*

C'eſt celui qu'on emploie plus long que large.

FILADIE'RE. *Een ſoort van een Franſche ſchuit.*

C'eſt un petit bateau à fond plat, dont on ſe ſert ſur quelques riviéres, & particuliérement ſur la Garonne.

FILANDRES. *Groente.*

Ce ſont des herbes de mer qui s'atachent ſous le vaiſſeau, & retardent ſon cours; & quand ce ſont comme des excrémens, ou de la pourriture du bois qui pouſſe de petits jets pourris, ainſi qu'il arive ſous les vaiſſeaux qui font des voiages de long cours, cela s'apelle en Flamand *Lang-halſen.*

FILER les manœuvres, ou, Larguer les manœuvres. *Bot geven, Vieren, Loſſen, Laaten gaan.*

C'eſt les lâcher. On dit, File les écoutes, ou de l'écoute. Nous carguâmes nos voiles, & larguâmes de bord une de nos pirogues, à laquelle nous filâmes devant le nez ſoixante braſſes de grêlin, frapé ſur un grapin; & du côté qu'elle évita la marée paſſoit le long de ſon bord avec autant de vîteſſe que le courant d'une riviére, & portoit au Nord-eſt.

FILER du cable. *'t Touw bot geven, ſchent geven, vieren, toeſteeken, toeſchaaken, uitſteeken.*

C'eſt lâcher le cable, & en donner ce qu'il faut pour la commodité du moüillage. Comme ces deux vaiſſeaux avoient moüillé trop près l'un de l'autre, & que leurs amarres s'étoient mêlées & entrelaſſées, ils filérent du cable pour les débaraſſer. Nous filâmes du cable pour ſoulager le vaiſſeau qui travailloit trop pendant ce gros tems. Il faut que cette frégate file encore dix braſſes de cable, pour ſoulager l'ancre.

CABLE Filé & manœuvres larguées juſques au bout, *Kaabel en wandt die eindt voor eindt zijn.*

NE FILE plus, Amarre. *Stop, Hou op en beleg, Hou op 't anker-touw uit te vieren.*

FILER de l'écoute. *De ſchoot loſſen, uitſteeken.*

C'eſt la faire ſortir du vaiſſeau, & la lâcher autant qu'il eſt néceſſaire.

FILER toute l'écoute. *De ſchooten laaten vliegen.*

FILE le couët ou l'amure de miſéne. *Steek op uw fokke-hals.*

FILER le cable bout par bout, ou bout pour bout, *'t Touw uit laaten ſlippen.*

C'eſt-à-dire, lâcher & abandonner tout le cable de l'ancrage, & le laiſſer aller à la mer avec l'ancre, quand on n'a pas le tems de lever l'ancre, & de les bitter. Auſſi-tôt que l'ennemi fut à vuë, nous nous mîmes promtement ſous voiles, & pour ne perdre aucun tems nous filâmes nos cables bout par bout.

FILER ſur ſes ancres. *Driftig raaken, Van ſijn anker ſpoolen.*

Quelques-uns diſent, Filer ſur ſes ancres, pour dire, Chaſſer ſur ſes ancres, mais improprement. Filer ſur ſes ancres ne ſignifie rien autre choſe que Filer du cable pour ſoulager l'ancre quand le tems eſt gros. Voiez, Ancre, & Chaſſer ſur ſes ancres.

FILE bouline. *Laat gaan de boelijn.*

C'eſt un commandement que fait celui qui commande à la manœuvre d'un

vaiſſeau, afin-qu'on démarre & laiſſe aller la bouline, quand on vire vent devant.

FILE du cable, File de l'écoute. *Viert, Geef bot, Los.*

C'eſt auſſi un commandement pour faire lâcher le cable, ou l'écoute.

FILE à bon compte. *Viert goedt koop.*

FILE du cable ſi ce navire en demande. Voiez, Demande.

FILET de merlin. *Marling-draadt.*

Il ſert à ferler les voiles dans les marticles.

FILET. *Een Kantje, of Biſſe.*

C'eſt un petit membre ou ornement de menuïſerie & d'architecture, qui eſt quarré, & dont on ſe ſert en diverſes ocaſions : on l'apelle auſſi Réglet & Linteau.

FILEUX, ou Taquets. *Klampen.*

Ce ſont des crochets de bois à deux branches courbées en façon d'un croiſſant, que l'on atache ordinairement au vibord, pour amarrer les manœuvres. Voiez, Taquets.

FIN de voiles. Un vaiſſeau Fin de voiles. *Sneedig in 't zeilen. Een ſnel en hardtzeilende, of wel bezeilt ſchip.*

C'eſt-à-dire qu'un tel vaiſſeau eſt leger à la voile, qu'il eſt excellent voilier.

FINITEUR, ou Horiſon. *Sigt-eindiger.*

Finiteur eſt le nom que pluſieurs Aſtrologues donnent à l'Horiſon, à-cauſe qu'il termine ou finit la vuë. Voiez, Horiſon.

FISCAL, Avocat Fiſcal. *Fiſcaal, De Advocaat Fiſcaal.*

„C'eſt un Oficier de l'Amirauté, & d'une armée navale. Cette char„ge, à ce dernier égard, fut établie l'an 1629. ſur la requête qu'en „fit le Lieutenant-amiral Pierre Hein. L'Avocat Fiſcal de l'Ami„rauté a voix délibérative au Conſeil, hormis dans les afaires où il eſt „dénonciateur & Partie. Il eſt particuliérement chargé de prendre „ſoin qu'aucuns armateurs n'aillent en courſe que ſous les conditions „& avec les formalités requiſes ; & qu'aucun des Oficiers auxquels il „en eſt fait défences, n'ait part à ces ſortes d'armemens & aux pri„ſes. Il doit faire recherche des contraventions qui ſe font aux Ordon„nances & Réglemens, & dénoncer en juſtice ceux qui les font. Il pour„voit à toute la procédure qu'il faut faire au ſujet des priſes qui ſont con„duites dans les ports. Il viſite & éxamine tous les mois les régitres des „Oficiers & Commis des convois & congés ; & ſi les Controlleurs & Com„mis manquent de lui porter ces régîtres dans dix jours après le mois, il „en fait dénonciation contre eux. Il introduit ſous ſon nom & inſtruit tou„tes les afaires qui regardent les contraventions aux Ordonnances ou Pla„cards des convois & congés, ſans qu'aucun Procureur, ou autres gens de „Palais puiſſent plaider pour les Capitaines, ou autres défendeurs & acuſez, „ſi ce n'eſt par permiſſion particuliére du Conſeil, & lors-que le Fiſcal a „achevé de plaider. Il eſt obligé d'avoir ſon domicile dans la ville où „réſide le Conſeil de l'Amirauté, d'où il ne lui eſt pas permis de s'abſenter „ſans la permiſſion de l'Amiral, ou du Conſeil ; & en ce cas le Conſeil pour„voit à ce qu'une autre perſonne faſſe ſa charge en ſon abſence. Ses gages „ſont de quarante ſous par jour, & il a le douziême denier de toutes les „confiſcations, & des amendes qui ſont décrétées pour cauſe de contra-

ven-

„ventions aux Ordonnances, Instructions & Placards sur le sujet des „convois & congés; lequel douziême denier ne se prend qu'après-que les „frais ont été levez. Il a aussi, en conséquence d'une Résolution de E'- „tats Généraux de 1636. une certaine portion dans les prises.

„Le Fiscal de l'armée navale demeure à bord de l'Amiral. Pendant le com- „bat il doit se mettre dans un petit bâtiment leger, & courir sans cesse „de tous côtés, pour observer s'il y a quelqu'un qui ne fasse pas son de- „voir; & s'il y en a de tels il doit se rendre dénonciateur contre eux a- „près-que le combat est fini,

FISOLERES. *Kleine en seer ligte Venetiaansche schuiten.*

Ce sont des bateaux de Venise si legers, qu'un seul homme pourroit les porter sur ses épaules.

FISSELLE, Ficelle. *Bandt-draadt, Bendel-gaaren.*

C'est une petite corde déliée qui sert à lier des paquets, & à faire des sangles, des filets, & autres choses semblables.

FLACHE. *Wannigheid van 't hout.*

En terme de charpenterie c'est ce qui paroît de l'endroit d'une piéce de bois où étoit l'écorce, après-qu'elle est équarrie, & qu'on ne sauroit ôter sans qu'il y ait beaucoup de dechet.

FLACHEUX. *Een oneffen en wan-zijdig hout.*

On appelle Bois flacheux les bois qui ne sont qu'à demi battus & équarris, qui ne sont sont pas bien quarrés, ni faciles à toiser.

FLAME. *Wimpel.*

C'est une longue banderole, ordinairement d'étamine, qu'on arbore aux vergues & aux hunes, soit pour servir d'ornement, soit pour donner un signal. Par l'Ordonnance du Roi de France donnée en 1670. les Capitaines de ses vaisseaux de guerre qui commandent quelques vaisseaux séparez, doivent porter au grand mât une flame blanche, qui ait de guindant la moitié de la cornette, & dont le battant soit au-moins de dix aunes. Les vaisseaux qui ne sont pas montez par un Commandant, ne peuvent porter de flames blanches; ce qui est aussi défendu aux vaisseaux marchands. Les flames sont de figure fourchuë, larges par le haut, & extrémement longues; & par le bas elles se terminent en pointe. C'est la marque du commandement quand on ne porte point de pavillon aux mâts; & pour cela il faut que la flame soit sans girouëtte; car autrement elle n'est prise que pour enjolivement, comme les vaisseaux marchands en portent. Lors que plusieurs Chefs d'escadre se trouvent joints ensemble dans une même division, ou escadre particuliére, il n'y a que le plus ancien qui puisse porter la cornette, les autres portent une simple flame. Il est permis à celui qui commande une flote de bâtimens marchands, de porter une flame blanche au grand mât, lors-qu'ils font route; laquelle il est obligé d'ôter à la vuë des vaisseaux de guerre du Roi. Les vaisseaux marchands peuvent, les jours de fête & de réjoüissance, être parez de flames, & autres ornemens de toutes couleurs, excepté le blanc.

„Le premier usage auquel on emploie les flames & les pavillons, c'est pour „honorer quelque personne considérable qui est à bord. Et comme c'est „un honneur rélatif, qui retourne aussi sur celui qui le rend, ces mêmes „ornemens & signaux sont aussi emploiez non-seulement pour relever en

„général la gloire de la Nation qui a donné les Patentes & paſſeports ; „ſous le ſauf-conduit deſquels les vaiſſeaux naviguent ; mais ils ſervent en- „core à honorer ceux qui ont fait l'armement. Les deux pointes que „forment l'échancrure de la flame ; & celle des girouëttes, ſe nomment „en Flamand, *Splits-tongen*. Voiez, Pavillon.

FLAME d'ordre. *Wimpel om aan boord te ſetnen.*

C'eſt la Flame que le Commandant d'une armée, ou d'une eſcadre, fait arborer au haut de la vergue d'artimon. Elle fait connoître aux Oficiers de chaque vaiſſeau qu'il faut qu'ils aillent à l'ordre.

FLAMMEROLES, Flambars, Furoles, Feu S^t. Elme. *Vree-vuuren*. Voiez, Feu S^t. Elme, qui eſt le terme le plus en uſage.

FLANC de vaiſſeau. *Schips zijde.*

C'eſt la partie qui ſe préſente à la vuë de l'avant à l'arriére, ou de la poupe à la prouë.

ETRE Flanc à Flanc. Voiez, Prolonger.

FLASQUES. *Zijdel-planken.*

Ce ſont les deux piéces de charpente qui compoſent les deux côtés d'un afût de canon, & qui ſont entretenuës l'une avec l'autre, de diſtance en diſtance, par des entre-toiſes.

FLE'CHE, ou Arbre d'une gruë. *Staander.*

C'eſt dans une gruë le principal arbre qui eſt poſé à plomb, & ſur lequel la gruë tourne Voiez, Gruë, & Arbre.

FLE'CHE d'éperon, Fléche de l'éperon. *Legger, Onder-en-boven-uitleggers.*

On trouve quelque embaras ſur ce mot, qui ſignifie la même choſe qu'Aiguille de l'éperon ; mais il y a deux aiguilles, & pour le mot de Fléche, on ne l'a point vu au plurier ; ſi-bien qu'il ſemble qu'il ne doive être atribué qu'à une des aiguilles, & que c'eſt à l'éguille ſupérieure ; car voici la deſcription qu'en donne Mr. Guillet. C'eſt la partie de l'éperon compriſe entre la friſe & les herpes, au-deſſus de la gorgére. Un autre Auteur dit que les courbatons de l'éperon ſont ceux qui font la rondeur de l'éperon depuis la Fléche ſupérieure juſqu'au premier porte-vergue. Selon ce dernier, on peut dire Fléches, & Fléche ſupérieure & inférieure. Voiez, Aiguilles de l'éperon.

FLE'CHE d'arbaleſtrille, ou bâton de Jacob. *De ſtok van de graadt-boog.*

C'eſt un bâton qui a trois piés de longueur : il eſt équarri à quatre faces égales, où ſont marquez les degrès de latitude, pour trouver la hauteur au Soleil & aux étoiles.

FLETTE. *Een ſchuitje.*

C'eſt un petit bateau dont on ſe ſert à paſſer une riviére, ou à faire des voitures de marchandiſes en petite quantité. Il y en a qui le dérivent de Flûte, vaiſſeau de mer, dont ils font un diminutif, & d'autres du mot Flot corrompu.

FLEURS d'un vaiſſeau. *Kim, Kimmen.*

Ce ſont les parties du vaiſſeau qui ſont faites par les extrémités, ou par les empatures des varangues, avec les membres courbes qui ſe mettent au fond, & qu'on appelle Genoux.

„C'eſt la rondeur qui ſe trouve dans les côtés d'un vaiſſeau, ou toutes „les planches qui forment cette rondeur dans le bordage extérieur, dont la „plus baſſe eſt poſée auprès de la derniére planche du bordage de fond, &

„la plus haute joint le franc-bordage. Voiez, Bordages des Fleurs.
„Pour la beauté du gabarit d'un vaiſſeau il faut que les Fleurs montent & „s'élèvent avec une rondeur agréable à la vuë, & bien-proportionée.
„Selon quelques Charpentiers le rétreciſſement que fait la rondeur „des fleurs de haut en bas, depuis le gros juſqu'au platfond, doit être „du tiers du creux du vaiſſeau pris ſous l'embelle. Par éxemple; Dix „piés de creux doivent donner trois piés un tiers de rétreciſſement.
„Selon d'autres Charpentiers, les fleurs d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre „piés de long, de l'étrave à l'étambord, doivent faire au grand gabarit „quatre piés cinq pouces & demi de retréciſſement dans la rondeur juſques „au bas: à douze piés du grand gabarit vers l'avant, elles doivent faire qua-„tre piés huit pouces de rétreciſſement; & à onze piés au-delà vers l'avant, „quatre piés quatre pouces.
„A douze piés cinq pouces du grand gabarit vers l'arriére, les fleurs doi-„vent faire quatre piés cinq pouces & demi de rétreciſſement: à onze piés „dix pouces au-delà vers l'arriére, elles doivent en faire cinq piés un pouce: „à dix-huit piés cinq pouces & demi au-delà, toujours vers l'arriére, el-„les doivent en faire ſept piés demi pouce; & à quatorze piés ſix pouces & „demi au-delà, elles doivent en faire neuf piés neuf pouces.

FLEURS. Donner les Fleurs à un vaiſſeau. Voiez, Florer.

FLEUR. A Fleur d'eau. *Waater-pas, Langs waater heen.*

C'eſt-à-dire, au niveau de la ſurface de l'eau.

TIRER à Fleur d'eau. *Waater-pas ſchieten.*

C'eſt tirer au niveau & tout de long ſur la ſurface de l'eau.

FLIBOT. *Vlie-boot.*

C'eſt une petite flûte qui ne paſſe pas cent tonneaux, & qui a, pour l'ordinaire, le derriére rond. Ce bâtiment eſt creux & large de ventre, & n'a point de mât d'artimon, ni de perroquet.

FLIBUSTIERS, ou Corſaires. *Vrij-buiters, Kaaper-gaſten.*

C'eſt le nom que l'on donne aux Corſaires ou Avanturiers des iſles de l'Amérique. Ce mot vient de l'Anglois.

FLORER un vaiſſeau, ou, Lui donner les fleurs. *Smeeren.*

C'eſt lui donner le ſuif.

FLOT, Flots. *Baaren, Golven, Waater-golven.*

C'eſt l'eau agitée par le vent, ou par quelque obſtacle qu'elle trouve en ſon cours: on le dit de la mer, des lacs, & des grandes riviéres. Ce vaiſſeau eſt à la merci des flots. Cette conſtruction au milieu de la riviére repouſſe ſes flots juſqu'au rivage.

ABANDONNER un vaiſſeau à la merci des Flots. *Een ſchip aan winds en zee ten beſten geven.*

FLOT. *Vloedt, Opgaande tij, Waſſend waater.*

C'eſt le flux de la mer qui vient de l'Océan, ou le regorgement la marée, quand elle commence & qu'elle monte. Le flot monta ce jour-là beaucoup plutôt qu'à l'ordinaire, ce que les matelots prirent pour un préſage de gros tems.

NOUS entrâmes dans le port, à la faveur du Flot. *Wy quaamen met de vloedt binnen.*

DEMI-FLOT. *Halve-vloedt, Half-ty.*

QUART

QUART de Flot. Trois quarts de Flot. *Anderhalf uur of een quartier vloedts. Vijfde-half uur of drie quartiers vloedts.*

C'eſt-à-dire le quart, & les trois quarts du montant de la mer.

IL Y A FLOT. *Het waater begint te vloeijen, loopt op, waſt; De vloedt begint weer te gaan.*

C'eſt-à-dire que la mer commence à monter.

IL y a deux Flots contre un juſſant. *Daar zijn twee vloeden tegen een ebbe.*

C'eſt-à-dire qu'il y a deux flux contre un reflux, qui ſervent ou nuiſent à la route qu'on veut faire.

ETRE à Flot. *Vlot zijn, Driftig zijn, Vlooten.*

N'ETRE pas à Flot. Voiez, Toucher.

METTRE un bâtiment à Flot. *Een ſchip weer laaten vlooten.*

C'eſt le relever. Notre navire étoit échoüé ſur ces bancs, mais la mer aïant monté il fut mis à flot. Il y a ſi peu d'eau dans ce port qu'on n'y ſauroit mettre à flot les bâtimens qui tirent huit piés d'eau. Le canot étoit échoüé ſur ces caies, mais des coups de vent le relevérent, & le mirent à flot.

ETRE remis à Flot. *Los raaken, Geredt worden, Weer vlot raaken.*

FLOTAISON. *Uit-waatering.*

C'eſt la partie d'un bâtiment qui eſt à fleur d'eau.

FLOTE. *Vloot.*

C'eſt un corps de pluſieurs vaiſſeaux qui font même route. Les Eſpagnols donnent le nom de Flote, *Flotta, Flotilla*, aux vaiſſeaux qui vont tous les ans à Vera-crus, port de la Nouvelle Eſpagne; & ils apellent les Galions, la Flote des vaiſſeaux, grands ou petits, qui vont à Cartagéne & à Porto-bello.

ALLER de Flote, Aller de conſerve. *Onder Admiraalſchap, of in campagnie zeilen.*

C'eſt naviguer de compagnie. Voiez, Compagnie.

FLOTES de la Chine. *Waater-vlotten, Dorp-vlotten, Drijf-dorpen, in Sina.*

„C'eſt un aſſemblage de divers vaiſſeaux, dans la Chine, qui naviguent „ordinairement enſemble, & ſont comme des villages. Ils traverſent tout „le païs, dans les endroits où il y a aſſez d'eaux, & ces endroits ſont fré„quens, ſi-bien qu'il ſe fait un grand commerce avec ces flotes. Le fond „de la liaiſon de tous ces vaiſſeaux eſt de jonc, ou de bambouc, entre„laſſé de liens de bois, qui ſont entretenus par de groſſes poutres, ſur „leſquelles repoſe tout l'ouvrage.

„Pour faire avancer ces villages, on les pouſſe à l'avant & à l'arriére avec „de grandes perches; & il y a une groſſe piéce de bois debout à l'arriére, „pour ſervir à amarrer la flote à quai avec un cordage, lors-qu'il en eſt „beſoin.

„Outre ces grandes Flotes qui ſont comme des villages, & où les Maîtres & „propriétaires des bâtimens paſſent leur vie, avec toute leur famille, il y a „encore à la Chine de ſimples bateaux, *Vlot-ſchuiten*, ou petits vaiſſeaux, „qui ſervent de demeure à une famille. Ils n'ont ni rames, ni voiles, & „on ne les fait avancer qu'avec le croc. Les marques des marchandiſes qui „ſont à vendre dans ces bateaux, ſont ſuſpenduës à une perche qui y eſt é„levée en quelque endroit.

„On voit auſſi de ces Flotes ſur la côte de Sumatra; mais elles ne ſont que „comme de petits hameaux, n'y aïant pas plus de quatre ou cinq mai-

„ſons,

„ſons, & elles ont un mât & une voile de feüilles de coco. Elles ont „auſſi une ancre à l'avant & une à l'arriére, par le moien deſquelles on „les amarre la nuit à terre.

FLOTER. *Vlotten, Vlooten, Vlot zijn, Drijtig zijn.*

C'eſt nager, ou demeurer ſur l'eau.

FLOTER à la merci des vents & des vagues. *Over Godts genaade drijven; Sig aan het geweldt der winden en baaren overgeven.*

FLOUETTE. Voiez, Girouëtte.

FLUTE, ou Pinque. *Een Fluit, Een Fluit-ſchip.*

C'eſt un bâtiment de charge apareillé comme les autres vaiſſeaux, mais fort plat de varangues, & dont les ceintes vont de telle ſorte, depuis l'étrave juſqu'à l'étambord, qu'il eſt auſſi rond à l'arriére qu'à l'avant, aïant le ventre ſi gros, qu'il a une fois plus de bouchin vers le franc-tillac qu'au dernier pont. On donne en France le nom de Flûte, ou de vaiſſeau armé en flûte, à tous les bâtimens qu'on fait ſervir de magaſin, ou d'hopital, à l'armée navale; ou qui ſont emploiez au tranſport des troupes, quoiqu'ils ſoient bâtis à poupe quarrée, ou à cul-quarré, & qu'ils aient été autrefois en guerre. Voiez, Vaiſſeau.

„Comme la grandeur la plus commune des Flûtes, eſt à-peu-près de „cent-trente-piés, c'eſt auſſi le devis d'une flûte de cent-trente piés de „long, de l'étrave à l'étambord, vingt-ſix piés & demi de large, & „treize piés cinq pouces de creux, qu'on donne ici.

„La hauteur du haut pont eſt de cinq piés ſix pouces, ſoit qu'il y ait un „acaſtilage, ou des gaillards à l'avant & à l'arriére, ou qu'il n'y en ait pas.

„La plus baſſe préceinte a douze pouces de large & cinq pouces & demi „d'épais; la fermure au-deſſus, douze pouces de large, & la préceinte auſſi „douze pouces. La fermure des ſabords a deux piés ſept pouces de large, „& la préceinte au-deſſus un pié. La fermure au-deſſus a dix pouces de lar„ge, & la préceinte dix pouces. La fermure au-deſſus a huit pouces de „large, & la liſſe de vibord, huit pouces.

„Une Flûte deſtinée pour naviguer dans la mer Baltique, qui a cent piés „de long, de l'étrave à l'étambord, doit avoir à-peu-près vingt-deux piés „de large de dedans en dedans, & onze piés de creux; & ſur ce pié-là elle „eſt du port de cent laſtes.

„Si elle a cent quinze piés de long, & vingt-trois piés & demi de large, „elle peut contenir cent-cinquante laſtes. Les flûtes de cette grandeur „n'ont qu'un ſeul pont.

„Celles qui ont cent-vingt-cinq piés de long, vingt-quatre piés de large, „& douze piés de creux, ſont du port de deux cents laſtes.

„Mais on donne aux flûtes qui ſont deſtinées pour le commerce & la navi„gation du Nord, deux piés de creux de plus qu'à celles de la mer Bal„tique, ſur les mêmes proportions de longueur & de largeur. La raiſon „en eſt qu'il faut beaucoup plus de place pour du bois, à-cauſe de la ma„tiére & de l'arrimage, que pour des grains.

„Les Flûtes qui vont au Nord ont ſouvent au-deſſus du virevaut une „petite couverte, ou eſpéce de dunette, de huit à dix piés de long, & „quelquefois le milieu du tillac n'en eſt point fermé, c'eſt-à-dire, entre „le grand mât & le mât de miſéne, afin d'y pouvoir mieux arrumer le bois.

„ Au-reſte la largeur de cette ſorte de bâtimens eſt fort ſouvent de la cinquiê-
„ me partie de leur longueur. On y fait des trous ronds dans le vibord, à
„ l'avant & à l'arriére, pour ſervir de faux-ſabords.
„ On met à l'avant, en-dehors contre l'étrave, aux Flûtes qui n'ont point
„ d'éperon, des courbatons, ou des jottereaux. Celles qu'on fait étroites
„ donnent lieu d'épargner ſur les manœuvres courantes & dormantes, ſur les
„ ancres, ſur les cables, & ſur le nombre des gens qu'il faut pour les monter.
„ On ne tient pas les équipages des Flûtes qui naviguent au Nord, & dans
„ la mer Baltique, ſi forts que ceux qui vont à l'Oüeſt, parce-qu'à l'é-
„ gard des premiers il n'y a pas tant d'aparence de guerre qu'à l'égard
„ des derniers. On ſert à manger, ſur ces premiers bâtimens, ſans rations
„ ni meſure, & tant que les équipages en déſirent; mais ſur les derniers, on
„ y regarde de plus près, & les portions ſont réglées.

„ VOICI encore un devis d'un autre Maître Charpentier, d'une Flûte de
„ cent-trente-deux piés de long, trente piés de bau, treize piés ſix pou-
„ ces de creux, & ſix piés ſix pouces de hauteur entre deux ponts.
„ La quille avoit cent-quatorze piés de long, deux piés quatre pouces de
„ large, & deux piés d'épais. L'étrave avoit un pié deux pouces d'épais,
„ & ſeize piés de quête. L'étambord avoit un pié trois pouces d'épais, &
„ deux piés trois pouces de quête. Le grand gabarit avoit trente piés de
„ large au premier pont, vingt-ſix piés trois pouces au ſecond pont, &
„ vingt-quatre piés à la liſſe de vibord. Il y avoit deux piés cinq pouces à
„ l'equaire dans les fleurs. Les côtes qui étoient ſur la quille, avoient
„ neuf pouces d'épais; celles qui étoient dans les fleurs, neuf pouces; & à
„ la baloire elles en avoient ſix. Les baux du premier pont avoient un
„ pié deux pouces d'épais, & un pié quatre pouces de large. Les baux du
„ haut pont avoient huit pouces d'épais, & dix pouces de large. Ceux
„ des gaillards d'avant & d'arriére, avoient cinq pouces d'épais, & ſix pou-
„ ces de large; & ceux de la dunette, quatre pouces d'épais & cinq pou-
„ ces de large. La carlingue avoit huit pouces d'épais, & deux piés deux
„ pouces de large. La vaigre d'empature avoit cinq pouces d'épais, la
„ ſerre-bauquiére cinq pouces, & les autres vaigres quatre pouces & demi.
„ Les ſerre-goutiéres & les faix de pont avoient auſſi cinq pouces d'épais;
„ les planches qui couvroient le premier pont, deux pouces & demi; cel-
„ qui bordoient le ſecond pont, deux pouces; celles qui bordoient les
„ gaillards, un pouce & demi; & celles qui couvroient la dunette, un
„ pouce & un quart. Tout le franc-bordage, ou bordage extérieur, étoit
„ de quatre pouces d'épaiſſeur.
„ On tient les Flûtes, qui ſont deſtinées pour les voiages de long cours,
„ comme aux Indes, bien-plus fortes de bois que les autres: on y met de
„ doubles cadènes de fer aux porte-haubans, afin-que les haubans en ſoient
„ plus fermes. On donne à cette ſorte de bâtiment beaucoup de revers à
„ l'arriére, afin-que la chambre du Capitaine ſoit plus grande; & comme
„ ce grand revers afoiblit le vaiſſeau, on met dans tout l'arriére des côtes &
„ des barres d'arcaſſe très-fortes, & capables de le bien ſoutenir. La foſſe
„ aux cables eſt à l'avant, dans le bas, & n'eſt ſéparée que par deux portes.
„ Les Flûtes naviguent bien, & perdent peu de vent, parce-qu'elles ſont
„ étroites. Les dalots en ſont quarrez, & garnis de cuivre. La dunette eſt

le

Fluit Schip. *Flute.*

D. S. Fecit.

„le plus ſouvent ſéparée en trois, & la place où le Timonier ſe tient, qui „d'ordinaire eſt découverte dans les flûtes, a un petit couvert dans celles-ci. La „chambre qui eſt au-deſſous de celle du Capitaine eſt auſſi ſéparée en trois „ou quatre parties, pour y mettre le biſcuit, les utenſiles du vaiſſeau, & „ceux du Canonier; & au-deſſous il y a une foſſe, parquet, ou eſpace ſéparé, „qui ſert de ſoute aux poudres; & derriére cette ſoute, auprès du gouvernail, „il y a une autre foſſe, qui deſcend plus bas, pour y ſerrer ce qui ſe trou- „ve gâté, ou hors d'état de ſervir, & d'autres petites choſes peu conſidé- „rables. Le cabeſtan eſt ſi proche du mât que les barres y touchent preſ- „que en virant; mais en lui aſſignant ſa place il faut bien prendre garde à „ce qu'elle ne ſe rencontre pas ſous un bau, de peur que le bau ne l'em- „pêche de virer comme il faut. Tous les angles de l'étrave & de l'étam- „bord ſont garnis de cuivre.

„Enfin ces ſortes de Flûtes ont ordinairement, à l'avant, un peu plus d'a- „caſtilage que les autres, aïant un petit gaillard, dans la chambre duquel „on deſcend par quelques marches. Il y a ſoixante ans que tous les vaiſ- „ſeaux qui alloient aux Indes, de quelque eſpéce qu'ils fuſſent, étoient „ouverts à l'avant, & ſans gaillard; & les cabanes pour coucher les gens „de l'équipage y étoient ſtables de chaque côté. On deſcendoit de deſſus „le haut pont, par un petit degré, dans la ſainte-barbe qui baiſſoit juſ- „qu'au niveau du faux-pont, avec lequel toutefois elle n'avoit aucune com- „munication. Les ſoldats couchoient au milieu du faux-pont, & à-côté „étoient arrimez les mâts & les autres bois, qu'on y faiſoit entrer par un „ſabord de l'arriére, de même qu'on le pratique encore aujourdhui, à „l'égard des bâtimens deſtinez pour le Nord, à l'arriére deſquels on fait „un trou pour les charger.

„Le faux-pont avoit très-peu de hauteur. Il y avoit une écoutille ou- „verte, par où les ſoldats paſſoient, & une grande écoutille à caillebotis „pour donner de l'air. Aujourdhui on fait les vaiſſeaux des Indes plus re- „levez & plus acaſtillez à l'arriére, qu'on ne faiſoit en ce tems-là.

FLUX & Reflux de la mer. *Vloedt en Eb, Waſſend en vallend waater, Het waſſen en het vallen van 't waater.*

C'eſt une agitation réglée des eaux de la mer, qui fait qu'elle ſe hauſſe vers ſes bords, ou s'en retire. On obſerve aux côtes de France que les eaux de l'Océan paroiſſent, à certain tems, prendre leur cours du Midi au Septentrion. Ce mouvement, que l'on appelle Le Flux de la mer, dure environ ſix heures, pendant leſquelles la mer s'enfle peu-à-peu, & s'élève contre les côtes, entrant même dans les riviéres, dont elle force les eaux de retourner vers leur ſource, enſorte qu'il y en a où le flux remonte plus de quarante lieues. Après ces ſix heures de flux, la mer ſemble demeurer dans un même état, pendant un quart d'heure; & enſuite elle prend ſon cours du Septentrion au Midi, dans l'eſpace de ſix autres heures, pendant leſquelles ſes eaux baiſſent contre les côtes, & celles des riviéres prennent leur pente pour retourner vers la mer. C'eſt ce qu'on nomme Reflux. Il eſt ſuivi d'une eſpéce de repos qui dure un quart d'heure, & auquel ſuccéde un noueau Flux & Reflux. Ainſi la mer hauſſe & baiſſe deux fois le jour, non-pas préciſément à la même heure, à-cauſe que chaque jour ſon flux retarde de trois quarts d'heure & de cinq minutes; & com-

me il s'en faut ce tems-là même que la Lune ne paſſe tous les jours dans le Méridien, à la même heure qu'elle y avoit paſſé le jour précédent, l'opinion de M. Rohaut eſt que la mer hauſſe autant de fois que la Lune paſſe dans notre Méridien, tant deſſus que deſſous l'horiſon, & qu'elle baiſſe de la même ſorte, autant de fois que la Lune ſe rencontre dans l'horiſon, ſoit en ſe couchant, ſoit en ſe levant. L'on remarque de plus, dit-il, un certain accord entre la Mer & la Lune, en ce qu'encore que la mer croiſſe tous les jours, ce n'eſt pourtant pas de la même quantité; mais cette cruë eſt d'autant plus grande que la Lune aproche davantage de ſa conjonction, ou de ſon opoſition, & elle eſt d'autant moindre qu'elle aproche plus des quadratures. Enfin la mer croît beaucoup plus ſenſiblement aux nouvelles & pleines Lunes, qui arivent vers les équinoxes, qu'aux nouvelles & pleines Lunes de tout le reſte de l'année.

L'on obſerve à-peu-près la même choſe dans toutes les côtes de l'Europe, qui ſont ſur la mer Océane; mais le flux eſt d'autant plus tard que la côte contre laquelle il ſe fait, eſt plus Septentrionale; & au-contraire le flux de la mer n'eſt preſque pas ſenſible entre les deux Tropiques. La mer Méditerranée ne paroît par s'enfler, ſi ce n'eſt vers le fond du golfe de Veniſe, ſavoir à Veniſe même, & autres lieux circonvoiſins. Par-tout ailleurs on n'obſerve qu'un ſimple mouvement des eaux qui gliſſent le long des côtes: cela fait croire à pluſieurs qu'il n'y a ni flux ni reflux dans la Méditerranée; mais beaucoup d'autres ſont perſuadez qu'il n'y eſt pas moins réglé que ſur l'Océan, & que ſi on ne le remarque preſque point, c'eſt à-cauſe que cette mer eſt extrémement creuſe & profonde. En pleine mer l'eau ne s'élève jamais que d'un pié ou deux. La Mer Baltique, le Pont-euxin ou la Mer Majeure, & la Mer Morte de l'Aſie, n'ont aucun flux, ni reflux. On a cherché juſqu'à-préſent aſſez inutilement la cauſe de ce mouvement de la mer; mais comme il y a beaucoup de conformité entre ſes mouvemens & ceux de la Lune, il y aura toujours plus de ſujet d'atribuer le flux & le reflux de la mer à l'influence de cet aſtre, qu'à aucune autre raiſon, quoi-que nous ignorions la maniére dont ſe fait cette influence. Voiez, Flot, Ebe, & Juſſiant.

F N.

FNE'. *Fne.*

„C'eſt une des ſortes de bâtimens dont on ſe ſert encore au Japon, après la „défence qui y a été faite d'en plus avoir pour paſſer la mer, & aller faire com-„merce avec les étrangers. Il ſert à porter de groſſes charges, & à tranſ-„porter les marchandiſes dans tout l'Empire, tant ſur les grandes riviéres, „que ſur les chenails qui ſe trouvent vers la haute mer, au-delà des paſſes „& entrées des ports, & le long de la côte, d'un port à l'autre.

„Les Fnés ont l'avant & le deſſous fort aigus; ils coupent bien l'eau, & „prennent facilement de l'aire. Ils n'ont qu'un mât, qui eſt placé vers „l'avant, & quarré juſques au ton qui eſt rond: il peut être mis bas & ſe „coucher vers l'arriére; ce qui ſe pratique par un vent contraire; & alors „on prend les rames pour nager, & le mât ſert de banc pour s'aſ-„ſeoir: c'eſt par cette raiſon qu'on le fait quarré. On ſe ſert de rouleaux „pour le mettre dans l'endroit du vaiſſeau qu'on veut. Il y a une ouver-„ture pour mettre le pié du mât, quand on l'arbore, & pour le ſoutenir

„il

„il y a des étais à l'avant & à l'arriére, qui ſont amarrez à des traverſins „qui ſont vers ces deux bouts. On ſe ſert de racages pour hiſſer la ver- „gue & la voile.

„Les voiles ſont preſque toutes de toile de lin tiſſuë, & rarement de paille, „ou de roſeaux entrelaſſez. Comme chaque bâtiment n'a qu'un mât, il „n'a auſſi qu'une voile. Les Pilotes ont très-peu d'expérience à louvier, „c'eſt pourquoi, par un vent contraire, ils amènent le mât, & nagent, ce „qu'ils font debout, & à-peu-près comme ce qu'on apelle ici Coqueter, „hormis qu'ils le font des deux côtés, & ici cela ſe fait ſeulement à l'arriére. „Le bord contre lequel ſont les rameurs, avance un peu ſur l'eau, & „eſt aſſez artiſtement ouvragé. Les rames ſont amarrées à une certaine „ſorte de tollets, afin-qu'elles ne puiſſent pas s'avancer trop, & qu'el- „les demeurent juſtement au point qu'il faut. Le travail eſt adouci par u- „ne muſique, ainſi que cela ſe pratique dans la plupart de ces païs-là.

„Les ancres ſont de bois, de la figure de deux courbes, auxquelles eſt „bien amarrée une pierre très-peſante. Chaque bâtiment en porte cinq „ou ſix, ſur-tout lors-qu'ils doivent ranger la côte de bien-près, & paſſer „entre des rochers. Ils ont auſſi quelquefois des grapins de fer, comme „ceux qu'on a ici, mais cela eſt rare. La plupart des cables ſont de paille „broïée, qu'on entrelaſſe avec un artifice admirable, & ils ont vingt à „trente braſſes de long. Il y en a auſſi de brou, qui ſont legers, & qui „nagent ſur l'eau, mais on en voit rarement de chanvre, & leur longueur „n'eſt que de cinquante braſſes.

„Ils ne portent point de pavillons, ſi ce n'eſt quelquefois un petit à l'ar- „riére, où ſont les armes du Seigneur du lieu, ou-bien du lieu même d'où „vient le vaiſſeau. Le bois dont les Fnés ſont faits, eſt fort blanc & s'apel- „le Fenux, excepté que la ſole eſt de bois de camfre, dont on ſe ſert en „cette ocaſion, parce-qu'il n'eſt pas ſujet à être criblé des vers, n'y aïant „point d'inſecte qui puiſſe ſubſiſter avec l'odeur du camfre. Jamais on ne „les braie, mais une fois le mois on les tire à terre, où on les râcle, on leur „donne le feu, & on les ſuifve un peu par-deſſous. Ils ne ſont que du port „de ſoixante laſtes tout-au-plus; mais les bâtimens qui chargeoient au- „trefois des marchandiſes du Iapon, pour les vendre aux autres Indiens, „portoient juſqu'à cinq & ſix cents laſtes.

„Le mât d'un Fné n'a pas beaucoup de hauteur. Le gouvernail paſſe par „une ouverture qui eſt à l'arriére; mais il ne deſcend pas droit & en ligne „perpendiculaire; il deſcend tout-à-fait de biais, & eſt fort large, & plus „épais que la quille: on le fait joüer avec des cordes, ou avec la main. „L'étrave eſt ronde. Il y a beaucoup de ces bâtimens qui ſont tout-ou- „verts: d'autres ont un pont volant, qui eſt plat & ſans tonture, & qui „s'ôte & ſe remet, parce-que s'il étoit couſu, le vaiſſeau ne ſeroit pas ca- „pable de paſſer la mer: c'eſt pourquoi on a des nattes de quatre pouces „d'épais, pour en couvrir le pont lors-qu'il pleut, & empêcher que les „marchandiſes ne ſe moüillent; leſquelles nattes on met en pente ſur le „vaiſſeau de-même que le toit d'une maiſon. Ce ſont ces mêmes nattes, „ou celles qui ſont de rechange, qui ſervent de lits à l'équipage.

„Il y a une petite chambre à l'arriére, dont la cloiſon eſt en couliſſe: elle eſt „pour le Maître & pour le Pilote, qui, par le moien de ces couliſſes, peu-

„ vent voir & ce qui ſe paſſe dans tout le vaiſſeau, & la mer, laquelle ils „ voient auſſi par l'ouverture où paſſe le gouvernail.

„ Les Fnés ont de largeur dans leur milieu le tiers de leur longueur. Ils „ ſont un peu plus étroits par le haut que par le bas. Ils ont de creux en- „ viron quatre piés dans l'œuvre morte, ou au-deſſus de l'eau, outre „ quelque planche ouvragée, qui eſt ſur la liſſe de vibord, & qui fait un „ petite ſaillie à côté. Ils ne ſont propres ni à ſervir en guerre, ni à navi- „ guer en pleine mer.

„ La cuiſine, qui n'eſt qu'un foïer tout-ouvert, ſe place ſous le pont au „ milieu du bâtiment. Les victuailles ordinaires ſont du ris, du poiſſon, „ & d'autres choſes que la mer fournit. Le bruvage eſt ou de l'eau, ou „ une eſpéce de biére braſſée avec du ris, qu'on nomme Zacki. Le vaiſ- „ ſeau eſt ſouvent enjolivé en-dedans de papier marbré, qui y eſt collé. „ Il a des côtes & un ſerrage, comme ceux qu'on fait en Europe; & les „ coutures ſont calfatées de brou.

„ Le principal inſtrument dont on ſe ſert pour la conſtruction, eſt très- „ petit, mais fin & bien-fait; & ce qui eſt admirable c'eſt que les ouvriers „ y travaillent étant aſſis. La foſſe aux cables eſt ſous l'éperon qui s'élan- „ ce en-dehors ſur l'eau. Il y a d'ordinaire une chaloupe à la touë, mais „ le gros tems contraint quelquefois de la haler à bord. Elle ſert à aller „ querir de l'eau douce à terre, dequoi on a beaucoup de beſoin, parce- „ qu'on ne prend aucun ſoin de la ménager.

F O.

FOESNE. *Elger, Helger.*

C'eſt un inſtrument de fer, propre à la pêche, dont on ſe ſert, dans les vaiſſeaux, pour harponner la dorade & la bonite, à l'avant du navire. La foëſne eſt faite en maniére de trident, & a une corde atachée à ſon manche, pour la retirer après-qu'on l'a lancée dans le poiſſon.

FOIER. *Vuur, Blik-vuur, Blik-vuuren.*

Ce ſont des feux que l'on allume la nuit au haut de quelque tour élevée, pour ſervir de guide aux vaiſſeaux par leur lumiére. Voiez, Phare.

FOIT de mât. *Een langdragig maſt, Een langwerpig maſt.*

Ce terme n'eſt en uſage qu'en cette phraſe, Un grand Foit de mât, pour dire, une grande longueur de mât.

FONCET. *Een groote ſchuit om op de rivieren te vaaren.*

C'eſt une ſorte de bateau qui eſt l'un des plus grands dont on ſe ſerve ſur les riviéres. Il y en a qui ont juſqu'à vingt-ſept toiſes entre chef & quille.

FOND. *Grondt.*

C'eſt le ſol, ou la ſuperficie de la terre au-deſſous des eaux. On lui donne différens noms, ſelon la diverſité des terres que l'on y trouve. On dit, Nous ſondâmes les fonds de cette baie, où nous trouvâmes douze & quinze braſſes d'eau, fond de pré.

FOND. *De gedaante der gronden.*

C'eſt l'état & la qualité du fond.

FOND de ſable. *Sandt-grondt, Saandtagtig grondt.*

FOND de pré. *Groene grondt.*

On apelle Fond de pré la terre au-deſſous de l'eau, où il y a de l'herbe.

FOND de roche. *Klippig grondt.*

FOND d'aiguilles. *Naaldt-grondt.*

C'eſt où il y a de petits coquillages de la groſſeur d'un petit ferret d'aiguillette, & qui ſe terminent en pointes.

FOND pierreux. *Steenagtig grondt, Singel-grondt.*

FOND de coquilles pourries. *Schulpagtig grondt.*

C'eſt celui qui eſt tout ſemé de morceaux de petites coquilles.

FOND de roches aiguës, ou coupantes. *Scharp-grondt.*

FOND mou. *Weeke grondt, Sagt grondt, Dari-grondt.*

C'eſt un fond qui n'eſt pas aſſez ferme, pour être de bonne tenuë.

FOND de ſon. *Roodtagtig grondt.*

C'eſt celui dont le ſable eſt de la couleur du ſon.

FOND de cailloüage. *Kei-grondt, Kegel-grondt.*

FOND de banche. *Gladt-ſteen-grondt.*

FOND vaſard, Fond de vaſe. *Modderagtig of ſlijkerig grondt.*

C'eſt quand le fond eſt de vaſe.

FOND de vaſe molle. *Sagt-ſlijk-grondt.*

POINT DE FOND. *Geen grondt.*

C'eſt-à-dire, qu'en jettant la ligne & le plomb de ſonde, on ne trouve point de fond.

MÊME FOND. *De ſelve diepte, en de ſelve grondt.*

Cela ſe dit quand on trouve la même profondeur d'eau, ou la même terre au fond de la mer, qu'on avoit déja trouvée.

FOND de bonne tenuë. *Anker-grondt, Goedt grondt, Vaſte grondt, Steek-grondt.*

C'eſt-à-dire, que l'ancrage y eſt fort bon, & que les vaiſſeaux n'y peuvent chaſſer ſur leurs ancres.

„Dans les endroits des Cartes marines où l'on voit la figure d'une ancre, „cela veut dire que le fond eſt de bonne tenuë dans ce parage, ou qu'il y „a bon moüillage.

FOND de mauvaiſe tenuë. *Los grondt, Vuil of quaadt grondt, Dari-grondt.*

C'eſt un fond où le vaiſſeau chaſſe ſur ſon ancre.

FOND mouvant. *Wel-grondt.*

PRENDRE FOND, Toucher, Relâcher. *Aandoen.*

C'eſt moüiller dans une rade, ou dans un port.

DONNER FOND. *'t Anker werpen.*

C'eſt-à-dire, Moüiller l'ancre. Voiez, Moüiller.

ALLER A FOND, Couler bas. *Sinken, Te grondt gaan.*

ON VIT tout le butin couler à Fond. *Men ſag alle de buit verſinken.*

TROUVER FOND. *Grondt krijgen.*

PERDRE FOND. *Vit de grondt raaken, Driftig worden.*

C'eſt-à-dire, Arer, Chaſſer ſur les ancres.

FOND, Plat-fond d'un vaiſſeau. *'t Vlak, Bodem, Boom.*

„Pour donner une largeur convenable au plat-fond, quelques Charpen-„tiers prennent les deux tiers de toute la largeur du vaiſſeau, c'eſt-à-dire, „à meſurer dans ſon gros ſous les goutiéres, & à un tiers de ſa longueur „à venir de l'avant vers l'arriére. Par éxemple; Quand il y a vingt-cinq „piés de largeur en cet endroit-là, ils donnent ſeize piés ſept pouces & de-„mi de largeur au plat-fond. Par chaque pié de largeur qu'a le fond, ils

„le

„le font élever d'un demi pouce de chaque côté, ſous les grands gaba-
„rits.

„On tient le fond d'un vaiſſeau marchand bien plus large que celui d'une „frégate. Mais il y a un milieu pour les navires de guerre, dont le fond „ne s'élève pas tant vers les côtés que ceux des frégates; mais il s'élève „beaucoup plus que ceux des groſſiers bâtimens de charge, & plus auſſi „que ceux des vaiſſeaux marchands, qui ſont le mieux conſtruits, & du „plus beau gabarit. Il faut avoüer que plus le fond d'un vaiſſeau a de „rondeur, & plus le gabarit en eſt agréable: cependant, en Hollande, „l'uſage l'a emporté ſur l'agrément, & l'on y tient un milieu, en ne don-„nant au plat-fond qu'une médiocre rondeur. Au-reſte c'eſt l'œil & le goût „du Maître Charpentier qui déterminent la choſe, & c'eſt comme d'un „commun conſentement que le goût des Charpentiers de Hollande ſe trou-„ve tourné du côté de la médiocrité à cet égard.

„Les Charpentiers qui ont marqué les proportions d'un vaiſſeau de cent-„trente-quatre piés de long, donnent à ſon plat-fond vingt & un pié de „large ſous les deux grands gabarits. A douze piés du grand gabarit de l'a-„vant, en tirant vers l'avant, ils le rétreciſſent d'un pouce, ou d'un pouce „& demi: ils le font élever de cinq pouces en ſes deux côtés, ſous les „grands gabarits, & un peu plus vers l'avant. A onze piés au-delà vers „l'avant, ils le rétreciſſent de deux pouces, & il s'élève encore de quatre „pouces. A douze piés cinq pouces du grand gabarit de l'arriére, en tirant „vers l'arriére, ils le font rétrecir de deux pouces, mais il s'élève plus que „ſous les grands gabarits. A onze piés huit pouces au-delà, vers l'arriére, „ils le font rétrecir de deux pouces à deux pouces & demi. A onze piés „dix pouces au-delà, il ſe rétrecit encore depuis trois juſqu'à dix pouces; „mais il s'élève auſſi davantage; & peu après il ſe rétrecit depuis quatre „juſqu'à dix pouces, & il continuë ainſi juſques au bout.

„D'autres Charpentiers proportionent le plat-fond ſur la liſſe de hourdi, & „prétendent que le fond doit être de la même largeur que cette liſſe. Mais „cette proportion paſſe pour n'être plus réguliére, aujourdhui qu'on don-„ne à la liſſe de hourdi les trois quarts de la largeur entiére du vaiſſeau, & „même un peu plus; ſi-bien qu'une telle largeur excéderoit, ſur-tout pour „les navires de guerre, & pour les bâtimens qui doivent être legers de „voiles.

„Dans la Nord-hollande, c'eſt-à-dire, à Amſterdam & dans l'Oüeſt-friſe, „on ne ſe ſert pas de lattes & gabarits pour former les premiéres façons du „bas d'un vaiſſeau, comme on fait le long de la Meuſe: on les forme ſeu-„lement par les planches qui font le tour du vaiſſeau; & lors-qu'on poſe „ces bordages-là, on apelle cela *Boeijen*, Bâtir, Former le bâtiment. Dans „cette ſorte de conſtruction il y a des Charpentiers qui joignent la premiére „planche des fleurs à la derniére du fond, en telle ſorte que cette premiére „étant rabatuë en chamfrein par-dedans, forme en-dehors une couture qui „s'arrondiſſant un peu commence l'arrondiſſement des côtés; ſi-bien qu'el-„le fait remarquer le commencement des fleurs, qui paroît comme ſéparé „du plat-fond. Cette maniére n'eſt pas ſuivie le long de la Meuſe, où les „fleurs ne ſont qu'une continuation de l'arrondiſſement qu'on a déja com-„mencé à donner au fond.

FOND de cale. *Ruim, Run, Reun.*

C'eſt ce qui eſt contenu ſous le premier pont du vaiſſeau.

Le Fond de cale, ſelon M. Daſſié, ſe diviſe en ſix parties égales, depuis l'étrave juſqu'à l'étambord. On prend deux de ces parties au derriére, dans leſquelles ſont les chambres, ou ſoutes de la poudre & du pain.

La ſoute aux poudres a de longueur une ſixiême partie de la longueur de l'étrave à l'étambord, du côté de l'étambord : la ſoute au pain a auſſi une ſixiême partie, & il y a deux chambres ſéparées par un courrier de communication d'environ deux piés & demi de largeur, qui ſont toutes lambriſſées de ſapin. Avant que d'y mettre le pain & la poudre on les chauſe, pour en ôter l'humidité.

Au-devant du vaiſſeau, dans le fond de cale, en la ſixiême partie de ſa longueur, eſt faite une ſéparation qui ſe nomme Fronteau, ou Cliſſon, en laquelle partie ſont deux chambres deſtinées pour les voiles du vaiſſeau, & pour les cables.

Les autres parties compoſent le véritable fond de cale, où ſont placez les tonneaux. La chambre du Chirurgien eſt auſſi dans le fond de cale, joignant la chambre aux voiles & aux cables. Voiez, Cale.

FOND de voile. *Buik.*

C'eſt le milieu d'une voile par le bas, & ce qui retient le vent par le milieu.

FOND de la hune. *Haart.*

C'eſt la ſole, ou les planches qui ſont ſuportées par les barres, & ſur quoi l'on marche.

FOND d'afût. *Bom-ſtukken.*

C'eſt un aſſemblage de petits madriers, dont le fond de l'afût d'un canon de vaiſſeau eſt compoſé.

FOQUE de beaupré. *Kluiffok, Kluisfok, Lul.*

C'eſt une voile à trois points, qu'on met avec une eſpéce de boute-hors en avant, ſur certains petits bâtimens, quand le vent eſt foible.

FOQUES de miſéne. *Bree-fok en Stag-fok.*

Comme on ne ſait point quel nom ont en François ces deux voiles qu'on voit, en Hollande, aux galiotes, & à diverſes ſortes de petits bâtimens, on prend la liberté de leur donner celui-ci, qui peut aſſez leur convenir, ſi en éfet il n'y en avoit point encore d'autres; & s'il y en a d'autres on ſera obligé à ceux qui voudront les aprendre. Cependant on ne voit pas qu'on puiſſe ſe diſpenſer de parler de ces ſortes de voiles. Elles ſervent toutes deux tour-à-tour, ſelon le vent, & jamais enſemble. C'eſt le mât où eſt la grande voile, qui les ſoutient auſſi : elles ſont par-devant vis-à-vis de la foque de beaupré. Celle qui s'apelle *Bree-fok*, eſt une voile quarrée qui ſert quand on a vent arriére, ou vent largue ; & quand on va à la bouline on l'ôte, & on lui ſubſtituë l'autre voile, apellée *Stag-fok*, qui eſt à tiers point, & fort pointuë par le haut. Voiez, Fortune.

FORBAN. *Een Zee-roover, Zee-ſtrooper, Zee-ſchuimer.*

C'eſt un Pirate écumeur de mer, qui faiſant pavillon de toutes maniéres, ataque amis & ennemis ſans diſtinction. Les Forbans ſont traitez comme des voleurs publics, lors-qu'on les peut prendre. Le Roi de France ordonne, par un Réglement de 1674. que tous les armateurs François, qui vont faire le cours ſur les ennemis, donnent caution aux Siéges des Amirautés,

qu'ils ne feront aucune priſe ſur les Sujets de ſes Alliés, & qu'en cas que les armateurs ſe trouvent ſaiſis de pavillons contraires, leur procès leur ſoit fait comme à des forbans & voleurs publics. Enfin les Forbans ſont ceux qui vont faire le cours, ou ſans commiſſion, ou avec pluſieurs commiſſions.

FORCE de voiles, Faire Force de voiles. *Alle zeilen by ſetten, Sig op zijne zeilen verlaaten.*

C'eſt-à-dire, porter le plus de voiles qu'on peut, afin de faire ſon cours avec plus de diligence. Nous forçâmes de voiles, afin de gagner l'avant des ennemis.

FORCE de rames, Faire Force de rames. *Kragt van roeijen, Hardt roeijen.*

C'eſt-à-dire, Redoubler les éforts des rameurs. Comme notre galére avoit vent debout, elle ſerra ſes voiles, & fit force de rames, pour gagner la rade des iſles d'Hiéres.

FORCE. Cela nous ôte la force d'un hunier, ou d'un perroquet. *Het houdt ſoo veel tegen, als een mars-zeil, of bram-zeil trekken kan; Dat doet ons ſoo veel minder loopen als een mars-zeil trekken kan.*

Cela ſe dit lors-que l'on traîne quelque choſe après le vaiſſeau, ou qu'il arive quelque accident, comme de mauvais arrimage, ou de pluſieurs gens qui ſe promènent ſur les ponts, & que cela empêche l'aire du vaiſſeau, & le retarde d'autant de chemin qu'un hunier, ou un perroquet le pourroit faire avancer.

OTEZ le cable qui traîne à notre arriére, & nous aurons encore la Force d'un hunier. *Neemt dat touw weg dat agter aan ſleept, en dan ſullen wy ſoo veel harder loopen als een mars-zeil trekken kan.*

CELA nous donnera la Force d'un hunier. *Het ſchip ſal beter zeilen, by een heel mars-zeil.*

FORCER, Le vent Force. *De windt wakkert hand over handt, Het begint te kluiſen.*

On dit que le vent force, qu'il eſt forcé, pour dire, que le vent eſt violent. Ce jour-là le vent étant trop forcé nous relâchâmes à Livourne.

FORCE'. Vent Forcé. *Stijf-windt, Hardt-windt.*

FORME. *Dok.*

C'eſt un eſpace, ou réduit, creuſé dans la terre, ſur le bord de l'eau, où l'on fait des vaiſſeaux, & où l'on met ceux qu'on veut radouber. La forme eſt enfermée de murailles, pour empêcher que la mer n'y entre, juſques-à-ce que les œuvres vives ſoient faites, ou que le radoub ſoit achevé; car alors on ouvre une écluſe, qui laiſſe entrer la mer dans la forme, & mettant le vaiſſeau à flot, donne moien de le pouſſer à l'eau, ſans aucun danger pour la quille, qui ſe peut arquer dans les chantiers ordinaires. Il y a une très-belle forme dans l'arſenal de Rochefort, & elles ſont communes en Angleterre.

FORME en talus. *Helling, Een timmerwerf dat naa het waater ſchuins afgaande is.*

C'eſt un eſpace en talus, ſur le bord de l'eau, où l'on conſtruit des vaiſſeaux, & d'où on les met facilement à l'eau.

FORME à gargouſſes. *Kardoes-ſtok.*

C'eſt un morceau de bois taillé pour former les gargouſſes deſſus.

FORT. Mettre du bois ſur ſon Fort. *Een ſtuk houts op ſijn neer ſetten.*
Lors que la piéce eſt cambrée, on met le cambre deſſous, pour réſiſter à la charge.

FORT de virer. *Hou op, Wind niet meer.*
C'eſt un terme en uſage parmi le commun des matelots, pour dire, Halte, Ne virez plus.

FORTUNAL. *Ruk-windt, Bui, Onweer.*
C'eſt un coup de mer, une tempête, un orage.

FORTUNE de vent. *Storm-windt, Hardt-weer, Fortuin van wedor en windt.*
C'eſt un gros tems où les vents ſont forcez. Une Fortune de vent nous obligea de ſerrer toutes nos voiles, & d'aller à mâts & à cordes.

FORTUNE de mer. *Quaade fortuijn van zee of ſandt, Groot ongemak van zee.*
Ce ſont les accidens que cauſe la tempête, & les autres auxquels on eſt ſujet ſur mer, comme d'échoüer, de couler bas d'eau, de rencontrer des pirates &c.

FORTUNE. Voile de Fortune. *Bree-fok.*
La voile de fortune eſt la voile quarrée d'une tartane, ou d'une galére; car leurs voiles ordinaires ſont latines, ou à tiers point, & elles ne portent la voile de fortune, qu'on nomme auſſi Treou, que pendant l'orage. Les galiotes en ont auſſi. Voiez, Treou.

FOSSE-AUX-CABLES. *Kaabel-gat, Kabel-ruim, Kaabel-kot.*
C'eſt un réduit ſous le tillac, vers le mât de miſéne, & à l'arriére de la foſſe-à-lion. Il eſt deſtiné à lover & renfermer les cables.

„La Foſſe-aux-cables eſt un retranchement à l'avant d'un vaiſſeau, ou au „fond de cale dans quelques-uns, en d'autres ſous le premier pont, & en „d'autres ſur le faux-pont, dans lequel on ſerre les cordages. Dans les „vaiſſeaux qui vont aux Indes on y fait coucher des ſoldats : les cabanes, „qui y ſont par étages les unes ſur les autres, ſont fort étroites.
„Ordinairement, dans les navires de guerre, la foſſe-aux-cables eſt placée „proche de la cuiſine, vers l'avant, & on y retranche encore, ou tout-„auprès, une loge pour le Contre-maître, droit devant le traverſin de bit-„tes par le bas, de-même que la loge du Pilote ſe place contre la ſoute aux „poudres & devant la dépence, c'eſt-à-dire, dans les navires où le fond de „cale eſt ſéparé en divers apartemens ; car dans les vaiſſeaux marchands le „fond de cale demeure tout en ſon entier, & ſans aucune cliſſon, afin d'y „charger les marchandiſes.
„IL SE tient dans la Foſſe-aux-cables, pendant le combat. *Hy laat ſig in het „kaabel-gat boſchieten, om ſcheut-vry te zijn.*
„Il arive quelquefois que des matelots qui ont peu de courage, ſe gliſſent „dans la foſſe aux cables, & ſe mettent au milieu des cables lovez, qui „leur ſervent comme de rempart, parce-que le canon ne paſſe pas au-tra-„vers.

FOSSE-à-LION. *Hel.*
C'eſt un réduit ſous le tillac à l'avant du vaiſſeau, contre les guerlandes, deſtiné à metre le funin, les poulies & les caps de mouton de rechange, & qui ſert auſſi de chambre au Contre-maître. En tems de combat, on met

quelquefois la poudre dans la foſſe-à-lion. Dans cette même circonſtance on met à la foſſe-à-lion un Gardien, qui eſt un matelot entendu, pour donner ce qui lui ſera demandé pour le ſervice du vaiſſeau.

FOSSE-AUX-MATS. *Een hok tot maſten.*

C'eſt un lieu rempli d'eau ſalée : on y conſerve les mâts qu'on n'a point encore mis en œuvre.

FOSSE. *Een zee-ſtreek, niet ver van de wal, die beſchut is voor de winden, en bequaam om te ankeren.*

C'eſt un eſpace de mer près des terres, où les vaiſſeaux peuvent moüiller à l'abri.

FOSSE. *Een kuil ſonder grondt.*

C'eſt un endroit où il n'y a point de fond, proche d'un banc.

FOUETER. Les voiles fouëtent contre le mât. *De zeilen ſlaan tegen de maſt.*

C'eſt quand elles ſont ſur le point d'être entiérement ſur le mât, & qu'elles battent un peu plus fort contre le mât que quand elles ne ſont qu'en ralingue.

FOUGON. *Haart.*

C'eſt un mot dons les Levantins ſe ſervent pour ſignifier le lieu où l'on fait la cuiſine dans certains petits vaiſſeaux. Le fougon des galéres eſt dans le milieu des bancs.

FOUGUE. Mât de fougue, ou foule. *De beſaans maſt.*

C'eſt le mât d'artimon. Voiez, Mât.

FOUGUE. Vergue de fougue, ou foule. *De Begijn-ree.*

C'eſt une vergue qui ne porte point de voiles, & qui ne ſert qu'à border & étendre par le bas la voile du perroquet d'artimon. Voiez, Vergue.

FOUGUE, Foule. Perroquet de fougue. *De Kruis-ſteng.*

C'eſt le perroquet d'artimon. Voiez, Mât.

FOULOIR, Refouloir. *Stamper, Aanſetter.*

C'eſt un inſtrument dont les Canoniers ſe ſervent pour nétoïer une piéce de canon lors-qu'elle a tiré. Comme le fouloir a un bouton par ſon autre bout, ils s'en ſervent auſſi à battre la charge de poudre qu'on a miſe dans la piéce.

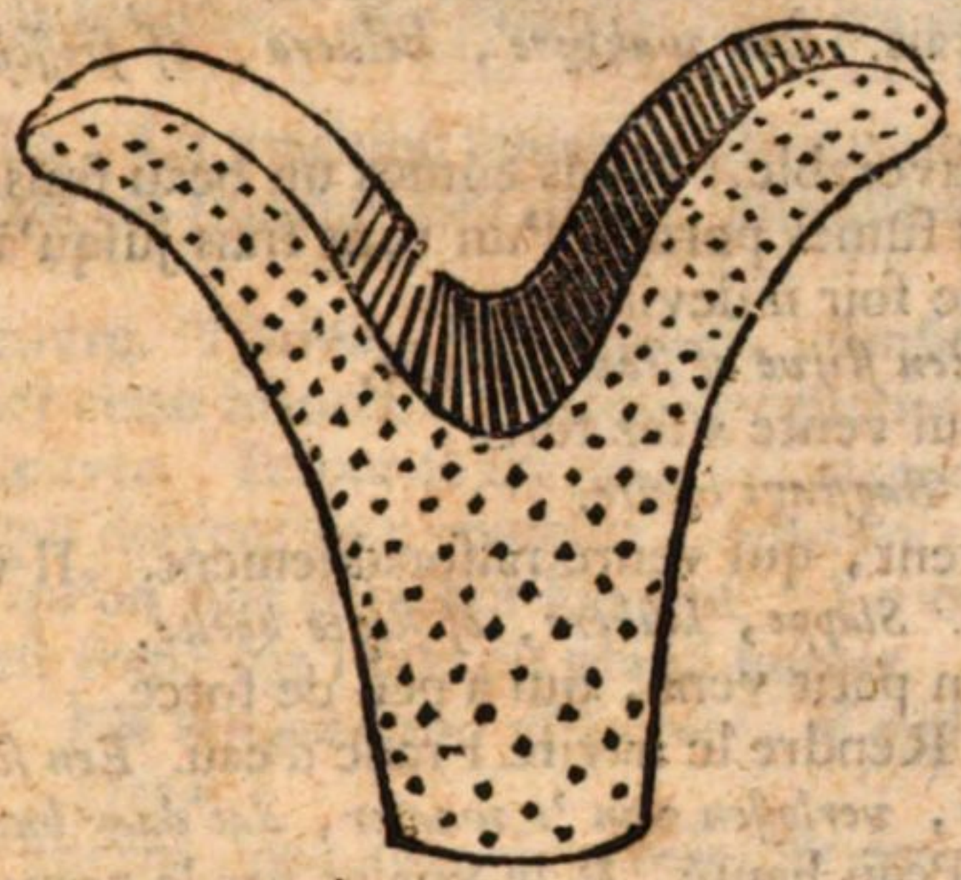
FOURCATS, Fourçats, Fourques, Fours, Sanglons. *Sog-ſtukken, Gaffel-ſtukken.*

Ce ſont des piéces de bois triangulaires, dont l'une des extremités eſt poſée ſur la quille, à chaque bout, vers l'arriére & vers l'avant, au lieu de varangues ; les deux autres extrémités qui ſont en haut ſe joignent aux bouts des genoux apellez de revers. Elles ſont fourchuës & ſe mettent après les varangues aculées, vers l'endroit où le vaiſſeau s'étrecit le plus. Elles ſont bien plus cintrées que les varangues aculées, & achèvent de donner les façons au vaiſſeau. On leur donne les noms de Fourques & de Fourcats, à-cauſe qu'elles ſont fourchuës.

„Il y a des vaiſſeaux de Barbarie, conſtruits exprès pour faire le cours & „pirater, qui, au-lieu de divers membres ſéparez qu'on fait joindre, n'ont „dans toutes leurs façons de l'avant & de l'arriére que des fourcats, qui „ſont poſez ſur la quille, & qui ſont garnis d'argille par le bas. Leur a„vant & leur arriére ſont aſſez arrondis ; ſi-bien que tout l'avant du vaiſſeau

„juſques

„jusques au gros, a déja franchi la lame lors-que la force de l'eau commen-
„ce à lui résister. Ces bâtimens portent de grandes voiles, & sont bons
„voiliers, ainsi que les vaisseaux marchands des Chrétiens l'ont souvent
„éprouvé à leur dommage. Leurs mâts sont d'un très-bon bois, & meil-
„leur que celui de Norvège. Mais quand la mer n'est pas agitée, ils
„n'ont point d'avantage sur les autres vaisseaux; car alors il n'importe pas
„dequel gabarit soit le vaisseau, plat, rond, ou aigu, parce-qu'il n'y a
„que peu d'eau qui lui fasse résistance. En tout autre état où est la mer,
„les avants arrondis sont plus propres que les autres à rompre le coup & la
„force des vagues.



FOURCHES pour carêner. *Vork, Vorken.*

Ce sont de longues & menuës fourches de fer, que l'on emmanche au bout d'une éparre, pour prendre le chaufage dans la carène, & le porter au vaisseau, ou en tel autre lieu qu'il est besoin.

FOURCHE de potence de pompe. Voiez, Potence.

FOURCHONS de la Fourche de la potence, Oreilles ou Branches de la fourche. *De ooren van de knie, of van de gek van de pomp.*

FOURNIMENT. Voiez, Charge de mousquet.

FOURRER les cables, les mâts, & les manœuvres. *Kleeden, Bekleeden, Bewoelen.*

C'est les garnir de toile, ou de petites cordes, en certains endroits, pour les conserver & empêcher qu'ils ne s'usent.

FOURRURE, ou Rombaliére. *Waagering.*

C'est un revêtement de planches qui couvrent par-dedans les membres des grands bâtimens à rames.

FOURRURE. *Kleedt, Kabel-kleedt, Muis, Slabbing, Woeling, Beslag.*

C'est une envelope de vieille toile à voile, ou de fils ou cordons des vieux cables, que l'on met en tresse, ou petite natte, & dont on envelope toutes les manœuvres de service, pour les conserver. On en met aussi autour du cable, pour le conserver à l'endroit où il passe dans l'écubier, & lorsque l'ancre est mouillée. Pendant les glaces, nous défendîmes nos cables

avec de bonnes fourrures, & des chaînes de fer. Il y a une toile cousuë sur la fourrure.

FOYER. Voiez, Foïer.

F r R.

FRAICHEUR. *Koelte.*

On dit qu'un navire cingle avec bonne fraîcheur, pour dire que le vent est égal & raisonablement fort. Nous eûmes une bonne fraîcheur, qui nous fit doubler ce jour-là le cap de Finisterre.

FRAICHIR. *Koelen, Wakkeren.*

C'est quand le vent augmente & devient plus fort qu'il n'étoit. Un Officier dît, ferrez les deux huniers, car le vent Fraîchit.

VENT qui Fraîchit. *Een aanneemende koelte.*

FRAIS. Vent Frais. *Een wakkere, heldere, of frissche koelte, kou, koude; Een fraai koudje*

C'est un vent favorable. Nous eûmes un beau frais toute la matinée. Le lendemain nous fûmes portez d'un vent frais jusqu'à midi; après il devint échars, & sur le soir il devint forcé.

BON FRAIS. *Een stijve of stevige koelte.*

C'est un vent qui vente assez fort.

BEAU FRAIS. *Bagstags koelte.*

C'est un beau vent, qui vente raisonablement. Il ventoit beau frais.

PETIT FRAIS. *Slappe, labbere, of slegte koelte.*

C'est-à-dire, un petit vent, qui a peu de force.

FRANC d'eau. Rendre le navire Franc d'eau. *Een schip bevryden, met pompen droog houden, verlossen van 't waater, dat daar buiten in sijpt.*

C'est y mettre l'eau haute, & le vuider par la pompe.

FRANC-FUNIN. *Gijn-touw.*

C'est une longue corde, plus ronde & plus arondie que le cordage ordinaire. Elle est blanche, c'est-à-dire qu'elle n'est pas goudronnée, & sert dans un vaisseau à plusieurs usages, comme pour embarquer le canon, pour mettre en carène &c. Le franc-funin est composé de cinq torons tellement serrez, que le cordage en paroît plus arondi que le cordage ordinaire. Il sert pour les plus rudes manœuvres. M. Daffié dit que les franc-funins des grandes caliornes ne doivent être que de quatre tourons.

FRANC-TILLAC. *Den overloop, Het onderste dek.*

C'est le pont le plus proche de l'eau, ou à-fleur d'eau; celui qui est élevé sur le fond de cale. C'est comme l'étage du rez de chaussée, dans les bâtimens de terre, puis-qu'il est à-fleur d'eau. Tout-autour sont placez les plus gros canons, & l'on nomme cet endroit-là la grande batterie. Vers la poupe est la gardiennerie, ou sainte-barbe.

FRANC-E'TABLE. Voiez, E'table.

FRANCHE. La pompe est Franche & haute. *De pomp is lens.*

C'est-à-dire, que l'osiec est vuide, & qu'il ne reste plus d'eau à pomper.

FRANCHE Bouline. Voiez, Bouline.

FRANCHIR. Franchir l'eau de la pompe. *Bevrijen, Bevrijden, De pomp lens pompen, lens krijgen.*

C'est-à-dire, que l'eau diminuë, ou s'épuise, ce qui s'entend de l'eau qui entre dans le vaisseau par des ouvertures, ou autrement. Quoi-que notre

voie

voie d'eau nous fit craindre de couler bas ; nous fîmes tant en pompant à nos deux pompes, que l'eau franchit. Ce vaiſſeau faiſoit tant d'eau qu'il ne la pouvoit franchir à une pompe. On dit auſſi que l'eau ſe franchit. Voiez, Franc d'eau.

FRANCHIR la lame. *Door de baaren zeilen, De zeën ſnijden, Dwars-zees zeilen.*

C'eſt couper les vagues, les houles, les lames, qui traverſent l'avant du vaiſſeau, & paſſer au-travers.

FRANCHIR deux ou trois lames à la fois. *Twee of drie zeën te gelijk ſnijden, en doorzeilen, of beſlaan.*

FRANCHIR une roche. Le vaiſſeau toucha ſur une roche qui étoit ſous l'eau, mais enfin il la franchit. *Het ſchip ſtiet tegen een blinde klip, maar hy raakte daar over.*

C'eſt paſſer par-deſſus. La machine venant à pleines voiles fut détournée par le vent, & n'aïant pu franchir une roche, elle alla ſe briſer d'un autre côté.

FRAPER une manœuvre. *Tſorren, Vaſt maaken, Aanſetten.*

C'eſt-à-dire, Atacher cette manœuvre à une des parties du vaiſſeau, ou à quelque autre manœuvre. Fraper ſe dit pour les manœuvres dormantes, ou pour des cordes qui doivent être atachées à demeure ; car on dit, Amarrer, pour les autres qu'on doit détacher ſouvent. Le dormant du bras du hunier de miſéne, eſt frapé ſur l'étai du grand hunier.

FRAPER une poulie. *Een blok naaijen, of hechten, of vaſt maaken.*

FREGATE. *Fregaat, Fregat.*

C'eſt un vaiſſeau de guerre, peu chargé de bois, & qui n'eſt pas haut élevé ſur l'eau, leger à la voile, & qui ordinairement n'a que deux ponts. On dit, Voilà une frégate bien-coupée, bien-alongée & d'un beau gabarit. Les Anglois ſont les premiers qui aïent apellé Frégates, ſur l'Océan, les bâtimens longs armez en guerre, qui ont le pont beaucoup plus bas que celui des galions & des navires ordinaires. Ce mot de Frégate tire ſon origine de la Méditerranée, où l'on apelloit Frégates de longs bâtimens à voile & à rame, qui portoient couverte, & dont le bord, qui étoit beaucoup plus haut que celui des galéres, avoit des ouvertures, comme des ſabords, pour paſſer les rames. On tient que l'embarras du pont & des œuvres mortes rendant ces frégates peſantes à la voile & à la rame, a fait que peu-à-peu on en a négligé la conſtruction.

„Les frégates tombent plus ſur le nez que les flûtes, parce-qu'on les tient „plus fortes de bois à l'avant.

VOICI le Devis & la Coupe d'une Frégate de cent-vingt-huit piés de long, de l'étrave à l'étambord, treize piés de creux, & trente-deux piés de beau, avec les noms des principales parties & manœuvres de ce vaiſſeau. C'eſt une piéce nouvelle, qui n'a jamais vu le jour, & qui a été faite l'an 1700. par un excellent Maître. Il y a plus de noms des piéces d'un vaiſſeau & des manœuvres, qu'on n'en a encore vu juſques à préſent dans aucune autre figure, & elles y ſont ſi-bien diſtinguées qu'on les trouve très-facilement.

La Frégate a cent-dix piés de quille portant ſur terre. L'étrave a vingt-quatre piés de hauteur à l'équaire, & quinze piés de quête. La hauteur

de

de l'étambord eſt auſſi de vingt-quatre piés, & il a trois piés de quête. La liſſe de hourdi a vingt-deux piés huit pouces de long.

Le grand mât a quatre-vingts-deux piés de long : le mât de miſéne, ſoixante & douze piés : le mât d'artimon, ſoixante & un pié : le beaupré quarante-huit piés : le grand mât de hune, cinquante-deux piés ſix pouces : le mât de hune d'avant, quarante-ſix piés ſix pouces : le grand perroquet, vingt-quatre piés : le perroquet d'avant, vingt piés : le perroquet d'artimon, vingt-ſix piés ſix pouces : le perroquet de beaupré, dix-ſept piés.

La grande vergue a ſoixante & dix piés de long : la vergue de miſéne, ſoixante piés : la vergue d'artimon, ſoixante-quatre piés : la vergue de grand hunier quarante piés : la vergue de petit hunier, trente-quatre piés cinq pouces : la vergue de ſivadiére, quarante-quatre piés : la vergue de foule, trente-huit piés : la vergue de perroquet de foule, vingt & un pié : la vergue de grand perroquet vingt piés : la vergue de perroquet d'avant dix-ſept piés ſix pouces : la vergue de perroquet de beaupré, quinze piés.

L'éperon a vingt-cinq piés de long : les grands porte-haubans, vingt & cinq piés : les porte-haubans de miſéne, vingt & un pié : les porte-haubans d'artimon, douze piés.

La grande hune a treize piés de largeur en croix : la hune de miſéne, onze piés ſix pouces : la hune d'artimon, ſept piés. La galerie a huit piés de long.

La figure eſt faite & proportionée de telle maniére, que les proportions des trois principales piéces ici marquées, peuvent ſervir de règle pour tous les autres principaux membres du vaiſſeau ; & qu'en augmentant ou diminuant les proportions de ces trois piéces, on peut augmenter auſſi ou diminuer les autres tout-de-même, & par proportion ; enſorte qu'elle peut ſervir de modèle pour la conſtruction entiére des vaiſſeaux de toutes grandeurs.

VOICI le raport des lettres & des chifres à la figure, & les noms des parties du vaiſſeau, & des manœuvres qu'ils marquent.

A. La Quille.
B. L'E'trave & l'E'tambord.
C. Le Gouvernail.
D. Le Voutis, ou Revers d'arcaſſe.
E. La Galerie.
F. La Friſe.
G. L'E'pars, ou le Bâton du pavillon.
H. Le haut de la dunette à l'arriére.
I. Vergue de hunier de rechange.
K. Le Corps de garde, ou Demi-pont.
L. Le Château d'avant.
M. Le Boſſoir.
N. L'E'peron.
O. Les Préceintes.
P. Les Sabords.
Q. Le Dogue d'amure.
R. La grande Ancre.
S. Les E'cubiers.
T. Le Cable qui eſt moüillé.
V. La Boüée & ſon Orin.
W. Mât d'artimon.
X. Grand Mât.
Y. Mât de miſéne, ou d'avant, ou de bourcet.
Z. Mât de beaupré.
a. Mât de perroquet d'artimon.
b. Grand Mât de hune.
c. Mât de grand Perroquet.
d. Mât de hune d'avant.
e. Mât de perroquet d'avant.
f. Mât de perroquet de beaupré.
g. Girouëttes ſur les mâts de perroquet d'artimon & d'avant.
h. Pavillon du grand mât, ou du grand perroquet.
i. Pa-

i. Pavillon de l'arriére.
k. Pavillon de beaupré.
1. Vergue & Voile d'artimon.
2. Vergue de foule.
3. Vergue & Voile de perroquet de foule.
4. Grande Vergue, & grande Voile, ou grand Pacfi.
5. Vergue de grand hunier, & le grand Hunier.
6. Vergue de grand perroquet, & Voile de grand perroquet, ou le grand Perroquet.
7. Vergue de miſéne, & la Miſéne, ou la Voile de miſéne.
8. Vergue de petit hunier, & le petit Hunier.
9. Vergue de perroquet d'avant, & Voile de perroquet d'avant, ou le Perroquet d'avant, ou de miſéne.
10. Vergue & Voile de ſivadiére.
11. Vergue & Voile de perroquet de beaupré.
12. Les Tons des mâts.
13. Les Chouquets.
14. Les Hunes avec leurs cadènes.
15. Les Tons des mâts de hune.
16. Les Chouquets des mâts de hune, & les Bâtons de pavillon.
17. Haubans du mât d'artimon.
18. Porte-haubans & Cadènes du mât d'artimon.
19. Haubans du grand mât, ou grands Haubans.
20. Grands Porte-haubans & leurs Cadènes.
21. Haubans du mât de miſéne.
22. Porte-haubans du mât de miſéne, & leurs Cadènes.
23. E'tai d'artimon & ſa Voile.
24. Grand E'tai & ſa Voile.
25. E'tai du mât de miſéne.
26. Haubans du perroquet de foule.
27. Haubans du grand mât de hune.
28. Haubans du mât de hune d'avant.
29. Haubans du grand perroquet.
30. Haubans du perroquet d'avant.
31. Haubans du perroquet de beaupré.
32. Cargues d'artimon.
33. Cargues de la grande voile.
34. Cargues de miſéne.
35. Cargues de la ſivadiére.
36. E'coute d'artimon.
37. E'coute de la grande voile.
38. E'coute de miſéne.
39. E'coute de ſivadiére.
40. Amure d'artimon.
41. Couëts de la grande voile.
42. Couëts de la miſéne.
43. Hource, ou Ourſe d'artimon.
44. Bras de la grande vergue & leurs Pendeurs.
45. Bras de la vergue de miſéne & leurs Pendeurs.
46. Bras de la vergue de ſivadiére, Palans de bout, & les Pendeurs.
47. Martinet, ſes marticles & araignées.
+. Balancines de la vergue de foule.
48. Balancines de la grande vergue.
49. Balancines de la vergue de miſéne.
50. Balancines de la vergue de ſivadiére qui ſont proche du mât.
51. Cargues-bouline de la grande voile.
52. Cargues-bouline de la miſéne.
53. Cargues-fond de la grande voile.
54. Cargues-fond de la miſéne.
55. Cargues-fond de la ſivadiére.
56. E'coutes de perroquet de foule.
57. E'coutes de grand hunier.
58. E'coutes de petit hunier.
59. E'coutes de grand perroquet, qui ſervent de balancines à la vergue de grand hunier.
60. E'coutes de perroquet de miſéne, qui ſervent de balancines au petit hunier.
61. E'coutes de perroquet de beaupré, qui ſervent de balancines au bout de la vergue de ſivadiére.
62. E'tai de perroquet d'artimon.
63. E'tai de grand mât de hune, & ſa Voile.
64. E'tai de mât de hune d'avant, & ſa Voile.

65. E'tai de grand perroquet.
66. E'tai de perroquet de miſéne.
67. E'tai de perroquet de beaupré.
68. Sauvegarde de beaupré.
69. Galaubans du grand mât de hune.
70. Galaubans du mât de hune d'avant.
71. Bras & Pendeur de la vergue de foule.
72. Bras & Pendeur de la vergue de perroquet de foule.
73. Bras & Pendeur de la vergue de grand hunier.
74. Bras & Pendeur de la vergue de grand perroquet.
75. Bras & Pendeur de la vergue de petit hunier.
76. Bras & Pendeur de la vergue de perroquet de miſéne.
77. Bras & Pendeur de perroquet de beaupré.
78. Cargues de la voile de perroquet de foule.
79. Cargues de grand hunier.
80. Cargues de petit hunier.
81. Cargues de grand perroquet.
82. Cargues de perroquet de miſéne.
83. Cargues de perroquet de beaupré.
84. Balancines de la vergue de perroquet de fougue.
85. Balancines de la vergue de grand perroquet.
86. Balancines de la vergue de perroquet de miſéne.
87. Balancines de la vergue de perroquet de beaupré.
88. Bouline de perroquet d'artimon.
89. Bouline de la grande voile.
90. Bouline de miſéne.
91. Bouline de grand hunier.
92. Bouline de grand perroquet.
93. Bouline de petit hunier.
94. Bouline de perroquet de miſéne.
95. Driſſe de flame de la vergue d'artimon.
96 E'tague & Driſſe d'artimon.
97. Grande E'tague & Driſſe.
98. E'tague & Driſſe de miſéne.
99. E'tague & Driſſe de perroquet de foule.
100. Driſſe de grand hunier.
101. Driſſe de petit hunier.
102. E'tague & Driſſe de grand perroquet.
103. E'tague & Driſſe de perroquet de miſéne.
104. E'tague & Driſſe de perroquet de beaupré.

.·. Grands Palans.
·:· Palans de miſéne.
X.... Cette marque qui eſt à l'étambord fait voir le tirant de l'eau du bâtiment, qui eſt de quatorze piés à l'arriére & de douze piés à l'avant.

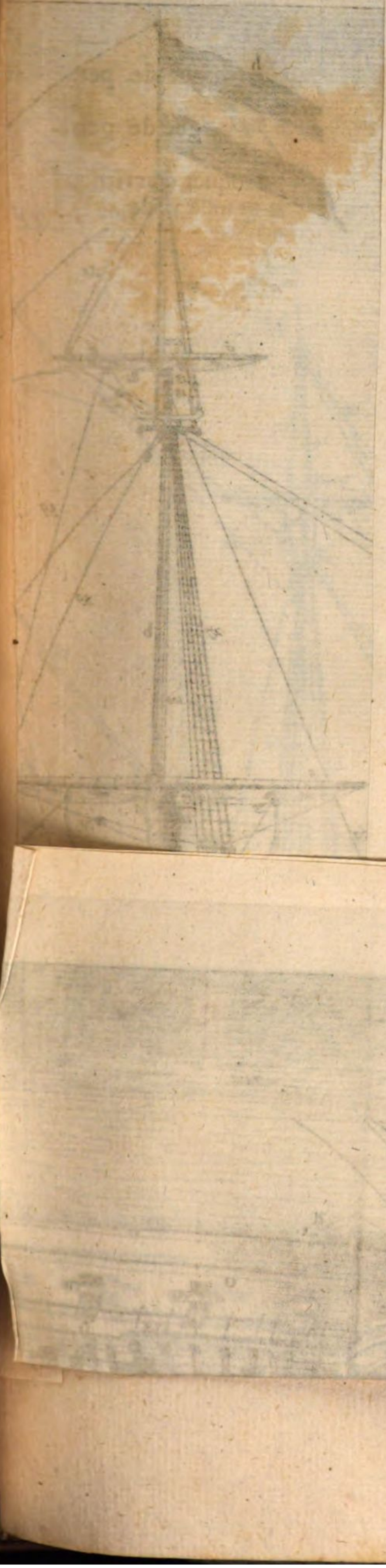
VOICI un autre devis d'une frégate de cent-quarante-cinq piés de long, de l'étrave à l'étambord, trente-ſix piés de bau, & quinze piés de creux, dreſſé par le même Maître Charpentier.

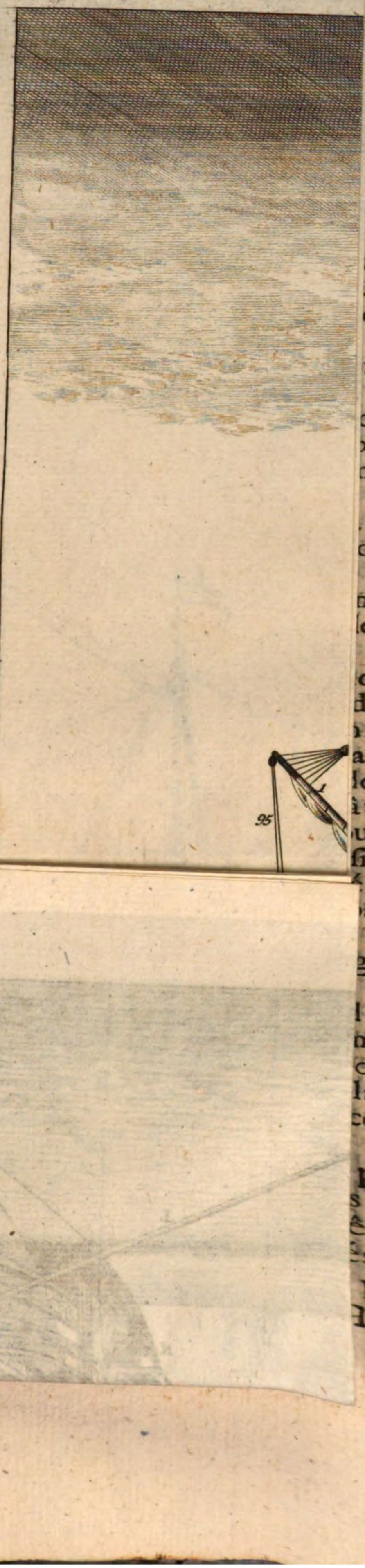
La Frégate a cent-trente piés de quille portant ſur terre, & la quille a un pié neuf pouces en quarré.

L'Etrave a vingt-huit piés de hauteur à l'équaire; un pié cinq pouces d'épaiſſeur; trois piés cinq pouces de large par le haut; deux piés dix pouces au milieu; trois piés cinq pouces par le bas; trois piés trois pouces de ligne courbe; douze piés quatre pouces de quête.

L'Etambord a vingt-ſept piés de long à l'équaire; un pié ſept pouces d'épais; deux piés de large par le haut; deux piés ſept pouces à la pointe de l'arcaſſe; ſept piés par le bas; neuf pouces de ligne courbe; deux piés ſept pouces de quête.

La Liſſe de hourdi a vingt-ſept piés de long; un pié neuf pouces d'épais un pié ſept pouces de large en ſon milieu; un pié cinq pouces par les bou un pié d'arc, ou de rondeur.





tête de

veau de
utre.
ière est
st onze
rinjot,
tre, à
autant
c'est-à-
à l'au-
iés pris

ces d'é-
pais: la
me pré-
la fer-
un pié
oisiême
vibord
me pré-
le la se-

ces d'é-
de hau-
isème a
art d'é-
le hune
ât d'ar-
uces &
six piés
a cin-
ais sur
le mât
gt-sept

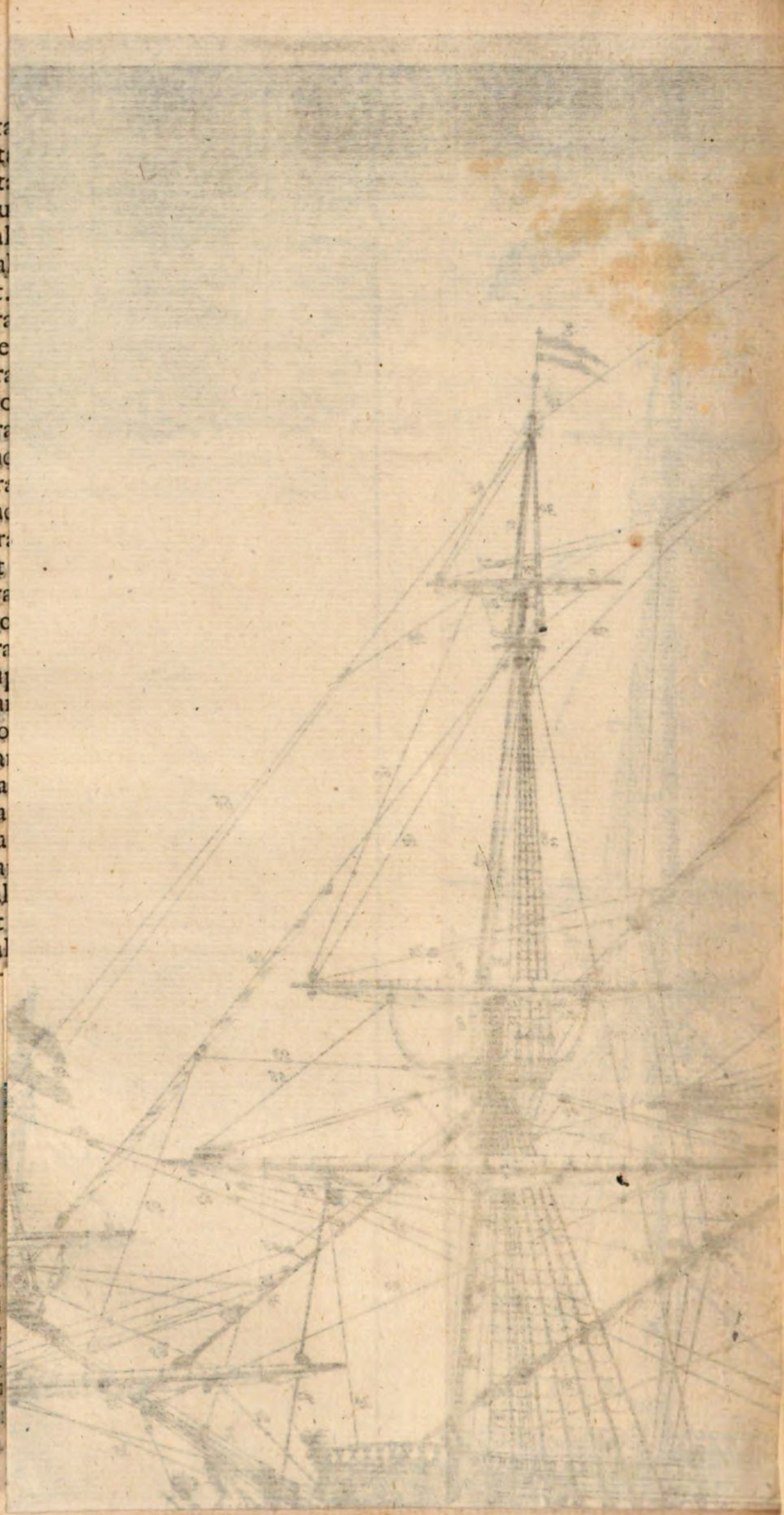
l, d'u-
bord;
o.
la quil-
ces d'é-

Pouces
s par le
ête.
s deux
Pouces
uête.

„ Les

65. E'ta
66. E't
67. E'ta
68. Sau
69. Gal
70. Ga
vant.
71. Bra
foule
72. Bra
perro
73. Bra
grand
74. Bra
grand
75. Bra
petit
76. Bra
perro
77. Bra
beau
78. Ca
de fo
79. Ca
80. Ca
81. Ca
82. Ca
83. Ca
84. Bal
quet
85. Bal
perr

VOIC
l'étr
dref
La
pié
L'E
paiſſ
au n
cour
L'E
pais;
l'arc
pouc
La L
un p
un p



La pointe de l'arcaſſe en-dehors, eſt à douze piés au-deſſous de la tête de l'étambord, ou de ſon bout d'enhaut.
Les Allonges de poupe ont vingt-quatre piés de hauteur priſe au niveau de la tête de l'étambord, & ſont à la diſtance de ſeize piés l'une de l'autre.
Des deux grands Gabarits celui qui eſt le premier du côté de l'arriére eſt poſé à ſoixante & quinze piés du dehors de l'étambord, & l'autre eſt onze piés plus en-avant. Le premier gabarit de l'avant eſt poſé ſur le rinjot, & a trente-deux piés ſix pouces de diſtance d'un de ſes côtés à l'autre, à la baloire. Le dernier gabarit, ou le premier de l'arriére, eſt poſé à autant de diſtance de l'étambord que l'étrave a de quête, ou un peu plus, c'eſt-à-dire, à douze piés ſix pouces: il y a de diſtance de l'un de ſes côtés à l'autre vingt-neuf piés ſix pouces, pris à la baloire; & vingt-quatre piés pris à neuf piés de hauteur au-deſſus de la quille.
La plus baſſe Préceinte a un pié trois pouces de large, & ſept pouces d'épais: la ſeconde a un pié deux pouces de large, & ſept pouces d'épais: la fermure qui eſt entre-deux a un pié neuf pouces de large: la troiſiéme préceinte a un pié un pouce & demi de large, & la fermure, qui eſt la fermure des ſabords, a deux piés ſix pouces: la quatriéme préceinte a un pié un pouce de large, & ſix pouces d'épais; & la fermure entre la troiſiéme & la quatriéme a un pié quatre pouces, auſſi de largeur: la liſſe de vibord a un pié de large, & ſix pouces d'épais: le bordage entre la quatriéme préceinte & la liſſe de vibord a deux piés trois pouces, & les ſabords de la ſeconde bande y ſont percez.
Le grand Mât a quatre-vingts-ſix piés de long, & deux piés ſix pouces d'épais dans l'étambraie: le ton pris ſur les barres de hune a neuf piés de hauteur, & ſous les barres de hune ſix piés neuf pouces. Le mât de miſéne a ſoixante & dix-ſept piés de long, & deux piés trois pouces & un quart d'épaiſſeur, ou de diamétre dans l'étambrai: le ton pris ſur les barres de hune a ſix piés de long, & quatre piés ſix pouces ſous les barres. Le mât d'artimon a ſoixante quatre piés cinq pouces de long, & un pié ſept pouces & demi d'épais dans l'étambrai: le ton pris ſur les barres de hune a ſix piés de long, & quatre piés ſix pouces ſous les barres. Le mât de beaupré a cinquante-quatre piés de long, & deux piés quatre pouces & demi d'épais ſur l'étrave en-dedans. Le grand mât de hune a ſoixante piés de long; le mât de hune d'avant, cinquante-quatre piés; le grand perroquet, vingt-ſept piés; le perroquet d'avant vingt-trois piés.
DEVIS d'un autre Maître Charpentier, pris dans un Auteur Flamand, d'une Frégate de cent-quarante-huit piés de long, de l'étrave à l'étambord; trente-ſix piés de bau, & quinze piés de creux, conſtruite l'an 1670.
„La Frégate avoit cent-vingt-huit piés de quille portant ſur terre: la quil-
„le avoit deux piés deux pouces en quarré, & deux piés quatre pouces d'é-
„pais à l'avant; & ſept pouces d'arc.
„L'Etrave avoit trente-trois piés de long à l'équaire; un pié cinq pouces
„d'épais; trois piés de large en ſon milieu, & trois piés ſept pouces par le
„haut; ſix piés ſix pouces de ligne courbe, & dix-neuf piés de quête.
„L'Etambord avoit vingt-ſept piés de long à l'équaire; deux piés deux
„pouces de large par le haut, & neuf piés par le bas; un pié ſix pouces
„d'épais; un pié neuf pouces de ligne courbe; & un pié un pouce de quête.

„Les Varangues avoient un pié & un pouce de large, & dix pouces d'épais: „les genoux, un pié un pouce d'épais; les allonges huit pouces d'épais à „la baloire: les allonges de revers, quatre pouces d'épais par le haut: la „carlingue, trois piés de large, & un pié d'épais: les ferre-goutiéres & les „faix de pont ſix pouces d'épais: les vaigres d'empature & les ferre-bau„quiéres, ſix pouces d'épais, & les autres vaigres, quatre pouces:

„Les Baux du premier pont avoient un pié huit pouces de large, & un „pié ſix pouces d'épais: les barrots du haut pont, un pié deux pouces de „large, & un pié d'épais: les barrots des châteaux d'avant & d'arriére un „pié de large, & dix pouces d'épais; les barrots de la dunette, ſix pouces „de large & cinq pouces d'épais: les barrotins, trois pouces & demi d'épais.

„Les planches, ou bordages qui couvroient le bas pont avoient trois pouces „d'épais: celles qui couvroient le haut pont, deux pouces: celles qui cou„vroient les gaillards, un pouce & demi: celles qui bordoient le deſſus „de la dunette, un pouce & un quart.

„Le Franc-bordage avoit quatre pouces & un quart d'épaiſſeur: les deux plus „baſſes préceintes, huit pouces: la fermure des ſabords, quatre pouces & „demi: la troiſiéme préceinte, ſix pouces: la fermure au-deſſus, deux „pouces & demi: la liſſe de vibord, quatre pouces & un quart: le premier „bordage de l'acaſtillage, au-deſſus de la liſſe de vibord, deux pouces.

„L'Aiguille de l'éperon avoit vingt piés de long, & le Lion, douze piés.

„La hauteur d'entre deux ponts, priſe contre le bord, étoit de ſept piés.

„La hauteur du demi pont étoit de ſix piés ſix pouces: celle du château „d'avant étoit de ſix piés: celle de la dunette étoit de ſix piés contre le „bord.

FRE'GATE Legére. *Een ligte Fregaat.*

C'eſt un vaiſſeau de guerre, bon voilier, qui n'a qu'un pont: il eſt ordinairement monté depuis ſeize juſques à vingt-cinq piéces de canon. Par une Ordonnance du Roi de France les Capitaines de frégates legéres commandent aux Lieutenans de vaiſſeaux & aux Capitaines de brulots.

FRE'GATE d'avis. *Advijs-jacht.*

C'eſt un petit vaiſſeau qui porte des paquets, & des ordres à l'armée. On s'en ſert auſſi pour aller reconnoître les vaiſſeaux.

FREGATON. *Fregata, Een klein zee-vaartuig, Een ſoort van een klein Fregaat.*

C'eſt un bâtiment Vénitien commun ſur le golphe Adriatique, coupé à coupe quarrée, & qui porte un artimon, un grand mât & un beaupré. Il y en a qui portent depuis huit juſqu'à dix mille quintaux.

FREINS, ou Refreins. *Brandingen.*

Ce ſont les vagues qui après avoir frapé rudement coutre les rochers, bondiſſent bien-loin.

FRELER les voiles, les plier, les atacher contre les vergues. Voiez, Ferler.

FRE'QUENTER un port. *Een haaven dikwils bevaaren.*

C'eſt y aller ſouvent.

FRET, ou Nolis. *Huur-geldt, Vragt.*

C'eſt le loïer des vaiſſeaux, & c'eſt auſſi le port & la voiture qu'on faie pour

pour quelque portion de marchandiſe qu'on charge dans un vaiſſeau qui charge au tonneau, au quintal, ou à cüeillette, & en quelque autre maniére que ce puiſſe être. Si le vaiſſeau eſt loüé en entier, & que l'afreteur ne lui donne pas toute ſa charge, le Maître ne peut, ſans ſon conſentement, prendre d'autres marchandiſes pour l'achever, ni ſans lui tenir compte du fret. Si un vaiſſeau eſt chargé à cüeillette ou au quintal, ou au tonneau, le Marchand qui veut retirer ſes marchandiſes avant le départ du vaiſſeau, peut les faire décharger à ſes frais en païant la moitié du fret. Le Maître doit être païé du fret des marchandiſes qui ſont jettées à la mer pour le ſalut commun, à la charge de la contribution : il en eſt de même des marchandiſes qu'il eſt contraint de vendre, pour victuailles, radoub, & autres néceſſités preſſantes, en tenant compte de leur valeur, au prix que le reſte ſe vend au lieu de la décharge. Il n'eſt deu aucun fret des marchandiſes perdües par naufrage, ou échoüement, pillées par les pirates, ou priſes par les ennemis, & en ce cas le Maître eſt tenu de reſtituer ce qui lui a été avancé s'il n'y a convention contraire; mais ſi elles ſont rachetées, il doit être paié de ſon fret juſques au lieu de la priſe.

FRETEMENT. *Bevragting.*

C'eſt la convention qu'on fait pour le loüage d'un vaiſſeau : ainſi Affreter ſignifie prendre un vaiſſeau à loüage, & on dit dans ce ſens, que le Maître frete ſon navire, & le Marchand l'affrete.

FRETER. *Verhuuren.*

C'eſt loüer ou donner un vaiſſeau à loüage. Dans l'uſage ordinaire on confond ſouvent les termes de Freter & d'Affreter, en prenant ce premier pour le dernier. On dit, Freter un navire à quelqu'un; Un Maître freté pour faire un voiage.

FRETEUR. *Verhuurder.*

C'eſt le propriétaire, ou le maître d'un vaiſſeau, qui le donne à loüage à un Marchand, & ce Marchand eſt nommé Affreteur.

FRETER cap & queuë. Vaiſſeaux fretez cap & queuë par des Particuliers. *Schepen by byſondere luiden heel bevragt.*

C'eſt faire le fretement de tout le vaiſſeau, quand un ou pluſieurs Particuliers le loüent & le chargent tout-entier.

FRIBUSTIER, Flibuſtier. *Vrybuiter.*

Ce mot eſt principalement en uſage dans les iſles Françoiſes de l'Amérique, pour dire, un vaiſſeau armé en courſe. Le Commandant & les gens de l'équipage d'un tel vaiſſeau ſont tout-de-même apellez Fribuſtiers. On dit auſſi Flibuſtiers. Voiez, Flibuſtiers.

FRIOU. *Een vaar-waater, Een zee-gat.*

C'eſt un terme dont ceux du Levant ſe ſervent pour ſignifier un Canal, une Paſſe.

FRISE. *Hakkebord.*

C'eſt un ornement de ſculpture qui ſe trouve en pluſieurs endroits d'un vaiſſeau. Elle arrête ce qui eſt ſur les gaillards, & orne ſur-tout la dunette.

FRISE de l'éperon. *Kam.*

C'eſt un ornement d'architecture, fait d'une piéce de bois plate, en ſculpture, qui regne entre les deux aiguilles de l'éperon, depuis l'étrave juſqu'à la pointe du même éperon.

„Les trous des amures, qui ſont ordinairement dans la gorgére, ſe font auſſi „quelquefois dans la friſe, contre le bout de laquelle, en avant, le der„riére du lion vient ſe rendre.

„La Friſe doit avoir de largeur en-devant, un pouce & demi plus que „le tiers de la largeur qu'elle a par-derriére, c'eſt-à-dire, contre l'étrave.

„Quelques Charpentiers donnent à la friſe d'un vaiſſeau de cent-trente-qua„tre piés, ſept pouces de largeur en-devant, vingt pouces par-derriére, „& trois pouces d'épaiſſeur; & la font entrer d'un pouce & demi dans la ra„blure des aiguilles.

FRISE pour les ſabords. *Poort-laakens, Suigers.*

FRISER les ſabords. *De poorten met laaken digt toe ſtoppen.*

C'eſt mettre une bande d'étofe de laine autour des ſabords qu'on ne calfate pas, afin d'empêcher que l'eau n'entre dans le vaiſſeau.

FRISER. Les voiles friſent le mât. *De zeilen vallen op de maſt.*

FRISONS. *Flap-kannen, Pullen, Flabben, Kitten, Flip-kannen.*

Ce ſont des pots de terre, ou de métal, dont on ſe ſert ſur quelques vaiſſeaux, pour tenir la boiſſon.

FRONTEAU. *Schildt, Hakke-bord.*

C'eſt une piéce de bois plate, & ouvragée de ſculpture, qui eſt auſſi longue que le vaiſſeau eſt large, & qui ſert non-ſeulement à orner le deſſus des dunettes, mais auſſi les gaillards. Quelquefois ce fronteau eſt ſur une baluſtrade, & il ſert d'apui.

„Au-deſſus du demi-pont on met ordinairement un fronteau ſur le bord, „qui eſt élevé d'un pié, & qui eſt joint aux planches par une latte. Dans „un vaiſſeau de 134. piés de long, ce fronteau doit avoir ſept pouces & de„mi de large, quatre pouces d'épais par le haut, & un pouce par le bas. „Il y a de petits piliers au-deſſous, qui font une baluſtrade à jour.

FRONTEAU de ſéparation, Cliſſon, Cloiſon de bois. *Schot, Beſchot.*

FRONTEAU du gaillard d'avant. *Schot voor de bak.*

FRONTEAU du gaillard d'arriére, ou corps de garde. *'t Schot van de ſtuurplegt.*

FRONTEAU du château d'avant en-dedans, & qui regarde le grand mât. *'t Henne-ſchot.*

FRONTEAU de mire. *Verſigt-top.*

Il eſt de cuivre ou de bois, & a la figure ronde, & ſon diamétre eſt égal à celui de toute la piéce de canon vers la platebande. Son uſage eſt de ſupoſer un point autant élevé ſur l'ame du canon que le ſauroit être celui qui eſt formé par la platebande.

FRONTON, Miroir, Dieu-conduit. Le mot de Miroir eſt à préférer. *Waapen-vlak.*

C'eſt-un cadre, ou une cartouche, de menuïſerie, qui eſt placé ſur la voute à l'arriére du vaiſſeau. On l'apelle auſſi Dieu-conduit, ou le Miroir, & on le charge des armes du Prince qui a fait conſtruire le navire. Quelquefois il a la figure dont le vaiſſeau porte le nom. Voiez, Miroir, & Ecuſſon.

F U.

FUNER un mât. *Een maſt betouwen en betaakelen.*

C'eſt garnir le mât de ſon étai, de ſes haubans & de ſa manœuvre. Le défu-

défuner, c'eſt les ôter. Quand de gros tems on veut mettre bas les mâts de hune, ou le perroquet, il faut les Défuner, *Kaal-maaken.*

FUNEURS. *Toetaakelaars.* Voiez, Agréeurs.

FUNIN. *Touwerk.*

C'eſt le cordage d'un vaiſſeau. On dit le funin d'un tel mât, d'une telle vergue, par éxemple, du mât & de la vergue de grand hunier, pour dire, les cordes qui doivent ſervir à ce mât & à cette vergue.

METTRE un vaiſſeau en funin. *Een ſchip toetaakelen, betouwen.*

C'eſt le funer, & l'agréer de tous ſes cordages.

FUNIN. Voiez, Franc-funin.

FURIN. Mener un vaiſſeau en furin. *Een ſchip uit-loodſen.*

C'eſt-à-dire, le mener hors du havre, & en pleine mer, ce qui ſe fait par des Pilotes des lieux, qui connoiſſent les endroits où il y a du danger.

FUSEAUX ou Taquets de cabeſtan. *Klampen om de ſpil.*

Ce ſont de courtes piéces de bois que l'on met au cabeſtan pour le renfler. Ils ſont nommez Taquets ſeulement dans l'article qui eſt ſous le mot Cabeſtan, au-lieu qu'on avoit eu deſſein de mettre Taquets & Fuſeaux. Voiez, Cabeſtan.

FUSE'ES d'artifices, Fuſées de poudre à canon. *Vuur-pijlen.*

C'eſt un feu d'artifice qui s'élève en l'air. C'eſt auſſi une traînée de poudre pour mettre le feu en d'autres artifices.

FUSE'E dans un brulot. *Een pijp.*

C'eſt un canon de bois percé qu'on remplit; on s'en ſert pour les cofres à feu.

FUSE'E d'aviron. *Muis, Beſlag van de riem.*

C'eſt un peloton d'étoupe goudronée, avec un entrelaſſement de fil de carret qui ſe fait vers le menu bout de l'aviron, pour empêcher qu'il ne ſorte de l'étrier, & ne tombe à la mer, quand on le quitte le long de la chaloupe.

FUSE'ES de tournevire. *Muiſen.*

Ce ſont des entrelaſſemens de fil de carret: on les fait ſur la tournevire de diſtance en diſtance, pour retenir les garcettes, & les empêcher de gliſſer le long de la corde.

FUSE'E de vindas, ou de cabeſtan volant. *Stut van de kaapſtaander.*

C'eſt la piéce ou l'arbre du milieu du vindas, dans la tête duquel on paſſe les barres.

FUSIL. *Roer, Snaphaan.*

C'eſt une arme tout-à-fait ſemblable au mouſquet, ſi ce n'eſt qu'on y a joint un chien, qui porte une pierre, & qui s'abatant avec reſſort, fait feu ſur le baſſinet, au-lieu que l'on joint un ſerpentin à la platine du mouſquet, qui peut-être a ſon calibre encore plus grand, & eſt un peu plus peſant. Les fuſils boucaniers ſont les meilleurs armes dont on puiſſe ſe ſervir dans un vaiſſeau; mais il faut obſerver qu'ils ſoient de même calibre.

FUST, ou Fût de girouëtte. *Vlag-hek.*

C'eſt un bois plat comme une latte, & qui n'a de largeur que quatre doigts, où l'on coûd la girouëtte.

FUST d'un arme-à-feu. *De houte laade van een ſchiet-geweer.*

C'eſt le bois ſur lequel on monte un mouſquet, un fuſil, un piſtolet & autres armes.

FUST,

FUST, ou Fût d'une ſcie. *Stelling.*
C'eſt le bois ſur lequel la ſcie eſt montée.

FUSTE. *Een ſoort van een laag vaartuig.*
C'eſt un bâtiment de bas-bord & de charge, qu'on navige à voiles & à rames.

FUTAILLES. *Fuſtagie, Vaaten, Vat-werk.*
Ce ſont les tonneaux où l'on met l'eau & d'autres proviſions, dans un navire.

G A.

GABARE, Gabarre. *Een groote ſchuit, of ligter, op de rivier van Loire, Een Gabaar.*
C'eſt un bateau plat & large, qui va à la voile & à la rame, & qui eſt très-commun ſur la riviére de Loire, au-deſſous de Nantes, pour ſervir à tranſporter les cargaiſons des vaiſſeaux qui ne peuvent monter la riviére, faute de profondeur. Les frais des gabares entrent en avaries ordinaires.

GABARRE qui ſert à tranſporter les bouës qu'on tire des canaux de Hollande. *Modder-praam, Modder-ſchouw.*

GABARIER. *De Schipper, of Voerder van een Gabaar.*
C'eſt le Maître d'une gabare, celui qui la conduit. Ce mot ſe dit auſſi d'un porte-faix que l'on emploie à charger & à décharger la gabare.

GABARITS. *Mallen, Models, Spanten, Uitſpanten, Omſpanten, Scheerſtrooken.*
Ce ſont des modèles que les Charpentiers font avec des piéces de bois fort minces, pour repréſenter la longueur, la largeur, & le calibre des membres & des parties d'un vaiſſeau, quand ils veulent travailler à ſa conſtruction, & le mettre en chantier.
„C'eſt un aſſemblage de piéces de bois, au nombre de cinq ou de ſept, qui, „avec des lattes qui ſe courbent autour, dans les endroits qu'il faut, don-„nent au vaiſſeau le tour & les façons requiſes, en largeur & en hauteur, „mais non-pas en longueur.

GABARIT, Figure & Façon d'un vaiſſeau. *Beloop, Strookinge, Omtrek.*
C'eſt la forme même qu'on lui donne en ſa conſtruction.

VAISSEAU d'un beau gabarit. *Een ſchip dat wel ſtrookt, dat van een goedt beloop, of zwiering is.*
C'eſt-à-dire, que ce vaiſſeau eſt d'une belle conſtruction.

PREMIER GABARIT, Maitreſſe côte. *Meeſter rib, Middel-rib, Middel-ſpant.*
La varangue qui ſe met ſous le maître bau, & qui y répond, ce qui eſt la plus large partie du vaiſſeau, s'apelle Premier Gabarit, & tout le modèle qui s'élève perpendiculairement là-deſſus s'apelle auſſi Premier Gabarit.

SECOND GABARIT, Troiſiême, Quatriême Gabarit de l'avant. *Tweede, derde, vierde Spant-hout na vooren toe.*
Ce ſont les autres modèles, qui s'élèvent ſur les autres varangues, en tirant vers l'avant, ſelon leur ordre. On dit donc, Second Gabarit de l'avant, troiſiême Gabarit de l'avant, quatriême Gabarit de l'avant. On dit de de même Second Gabarit de l'arriére, troiſiême, quatriême Gabarit de l'arriére.

„Les deux grands Gabarits, ou Gabarits du milieu, qui ſont entiérement „égaux entre eux, ſont poſez à-peu-près vers le milieu du vaiſſeau, & à „cinq, ſix, huit, dix, ou douze piés l'un de l'autre, ſelon que le requiert „la longueur du bâtiment. En les plaçant il faut prendre garde à ce qu'ils „s'ajuſtent bien avec les varangues, & qu'elles aient juſtement leur place „entre tous les deux. Il n'y a que cette partie d'un vaiſſeau qui eſt entre „les deux grands gabarits, où toutes les piéces ſe reſſemblent, & ſoient „d'une proportion égale, chacune dans ſon eſpéce. Toutes les autres pié„ces changent de figure, ou de proportion entre elles.

„Voici la règle que quelques Charpentiers obſervent, pour poſer conve„nablement le grand gabarit qui regarde l'arriére. Ils prennent la moitié „de la quête de l'étrave avec la longueur du vaiſſeau, & la moitié des piés „que donnent ces deux nombres enſemble eſt la place où ils poſent le „gabarit, à compter depuis l'étambord. Par éxemple; Supoſé qu'un „vaiſſeau ait cent-cinquante-huit piés de long, & que l'étrave ait trente„deux piés de quête, dont la moitié fait ſeize piés; cette moitié & la lon„gueur du vaiſſeau faiſant cent-ſoixante & quatorze piés, il faudra que „le grand gabarit de l'arriére ſoit poſé à quatre-vingts-ſept piés de l'étam„bord.

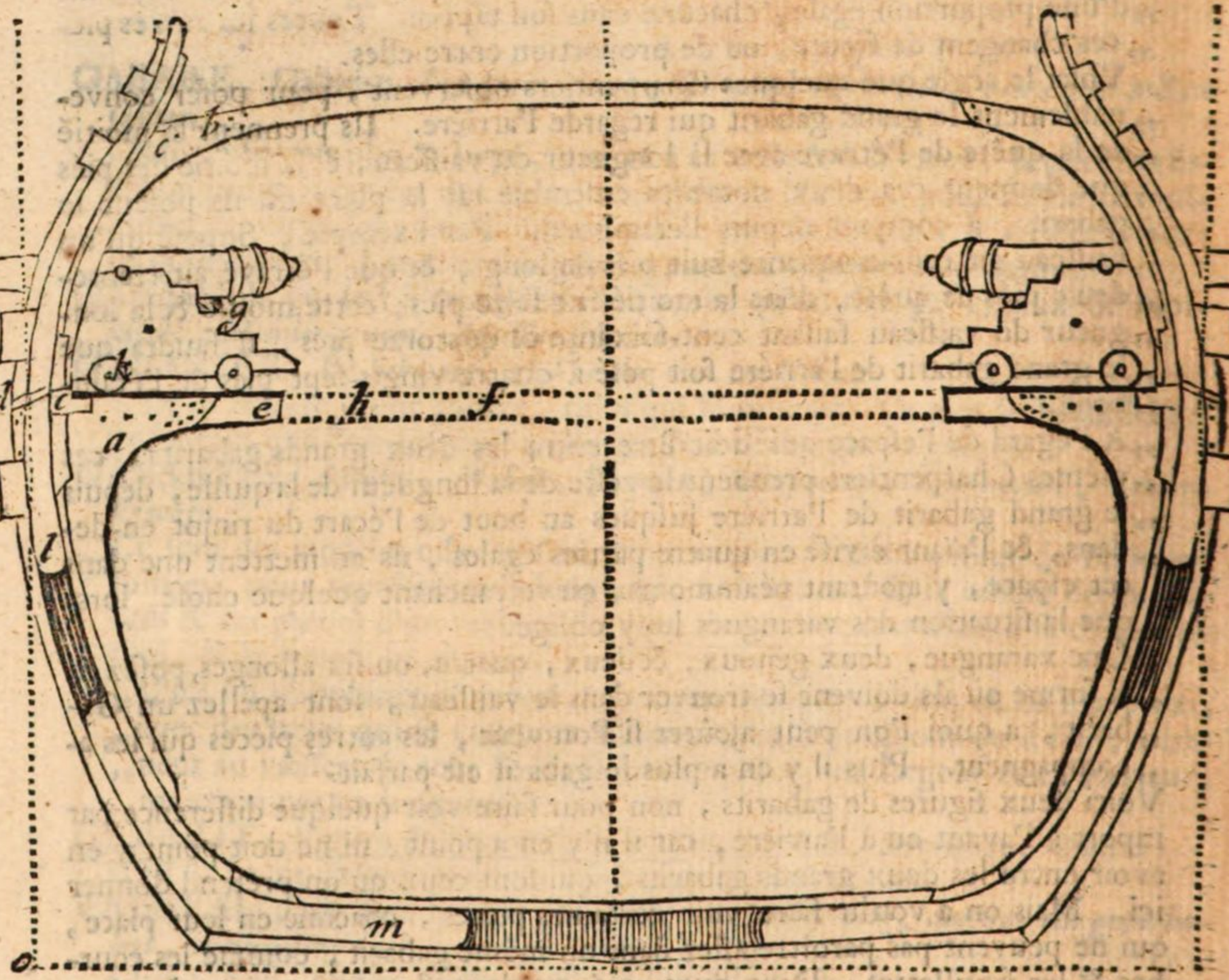
„A l'égard de l'eſpace qui doit être entre les deux grands gabarits, ces „mêmes Charpentiers prennent le reſte de la longueur de la quille, depuis „le grand gabarit de l'arriére juſques au bout de l'écart du rinjot en-de„dans, & l'aïant diviſé en quatre parties égales, ils en mettent une dans „cet eſpace, y ajoûtant néammoins, ou retranchant quelque choſe, lors„que la ſituation des varangues les y oblige.

„Une varangue, deux genoux, & deux, quatre, ou ſix allonges, poſez en „la forme où ils doivent ſe trouver dans le vaiſſeau, ſont apellez un Ga„barit, à quoi l'on peut ajoûter ſi l'on veut, les autres piéces qui les a„compagnent. Plus il y en a plus le gabarit eſt parfait.

Voici deux figures de gabarits, non pour faire voir quelque différence par raport à l'avant ou à l'arriére, car il n'y en a point, ni ne doit point y en avoir entre les deux grands gabarits, qui ſont ceux qu'on prétend donner ici. Mais on a voulu faire voir certaines piéces, chacune en leur place, qui ne peuvent pas paroître aſſez dans un même gabarit, comme les courbes & les éguillettes. Dans cette vuë ces deux figures auroient deu être égales, & on avoit eu auſſi intention de les donner telles; mais comme les ouvriers n'éxécutent pas toujours ce qu'on leur marque, le graveur a fait un de ces gabarits plus grand que l'autre & il les a rendus ſi tard, qu'on n'a pas eu le tems d'en faire refaire un autre. Il ne faut dont pas s'arrêter à la grandeur du dernier, mais ſeulement à celle du premier, qui eſt ſelon le modèle qui avoit été donné; car eu égard à chaque piéce qui eſt déſignée, & en vuë dequoi on ajoûte ce dernier gabarit, il n'importe pas de quelle grandeur ou largeur il ſoit.

a. Eſt une Courbe du premier pont.
b. Eſt un Courbaton du haut pont.
c. Eſt la Serre-goutiére.
d. Eſt un Dalot.
e. Eſt un Faix de pont.

f. Ce ſont les bordages qui couvrent le pont.
g. Eſt le Traverſin de l'afût.
h. Eſt le Bau.
k. Eſt la rouë de l'afût.
l. Ce ſont les Allonges.
m. Eſt un Genou de fond.

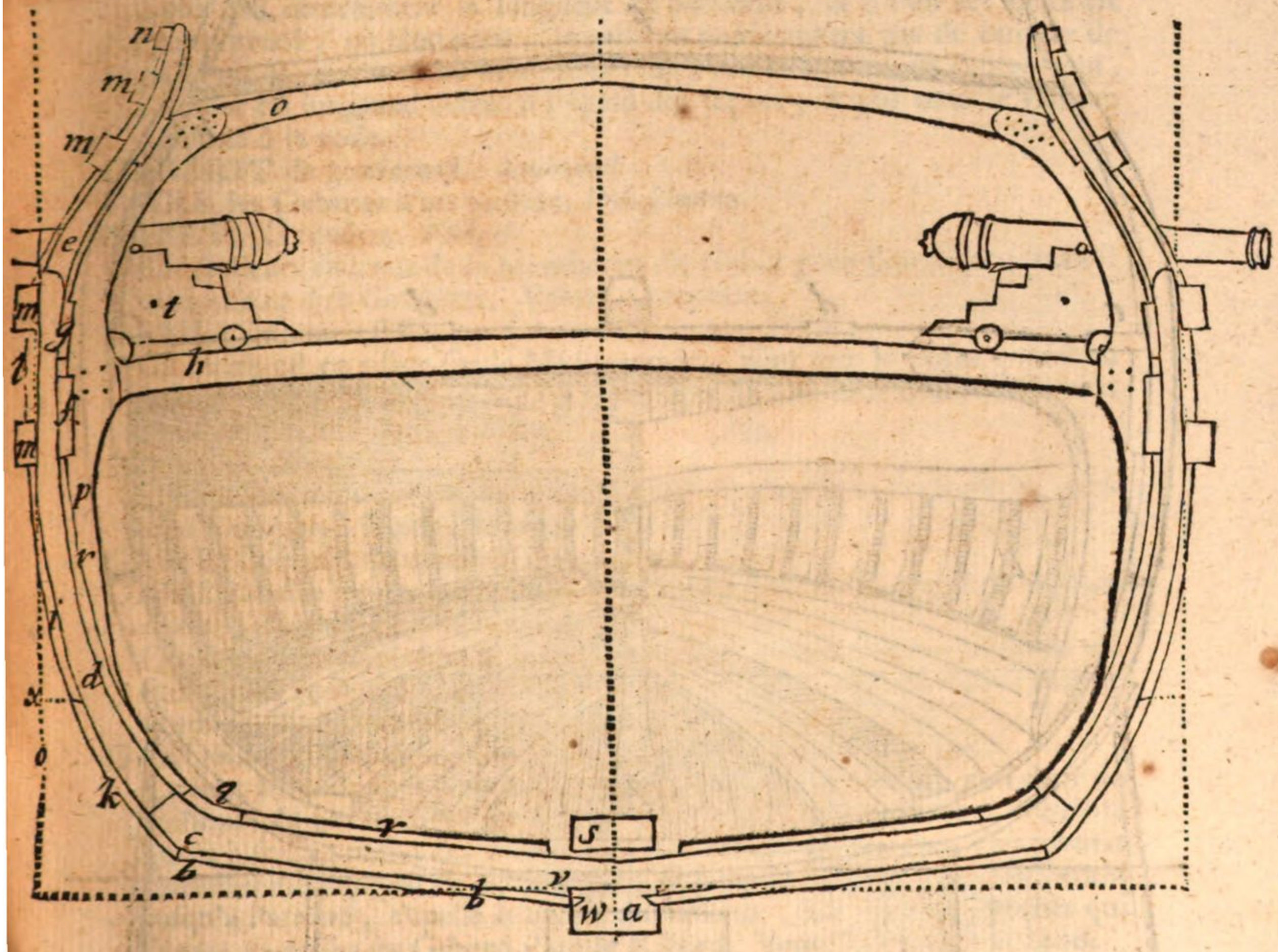


SECONDE FIGURE.

a. Eſt la Quille.
b. Eſt le Plat-fond, qui commence à *b* & finit à *b*.
c. Eſt une Varangue qui traverſe ſur la quille & ſur tout le fond.
d. Eſt une Allonge qui forme le creux & la largeur du vaiſſeau. Par éxemple; quand on préſente le modèle, il faut mettre un clou à l'endroit où commence le creux, & y atacher le plomb, & ſur ce niveau on meſure ce que le vaiſſeau a de ſaillie, ou de façons, depuis les fleurs juſques au gros: car un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, a vingt-ſept piés de large à la fin des fleurs par le haut, & il en a vingt-neuf en toute ſa largeur; de-ſorte qu'il faut que depuis les fleurs il y ait de chaque côté un pié de ſaillie: c'eſt-à-dire, en un mot, qu'on prend vingt-ſept piés pour la largeur au haut des fleurs, & un pié de chaque côté pour la ſaillie juſques au gros, ce qui fait vingt-neuf piés.

e. Eſt

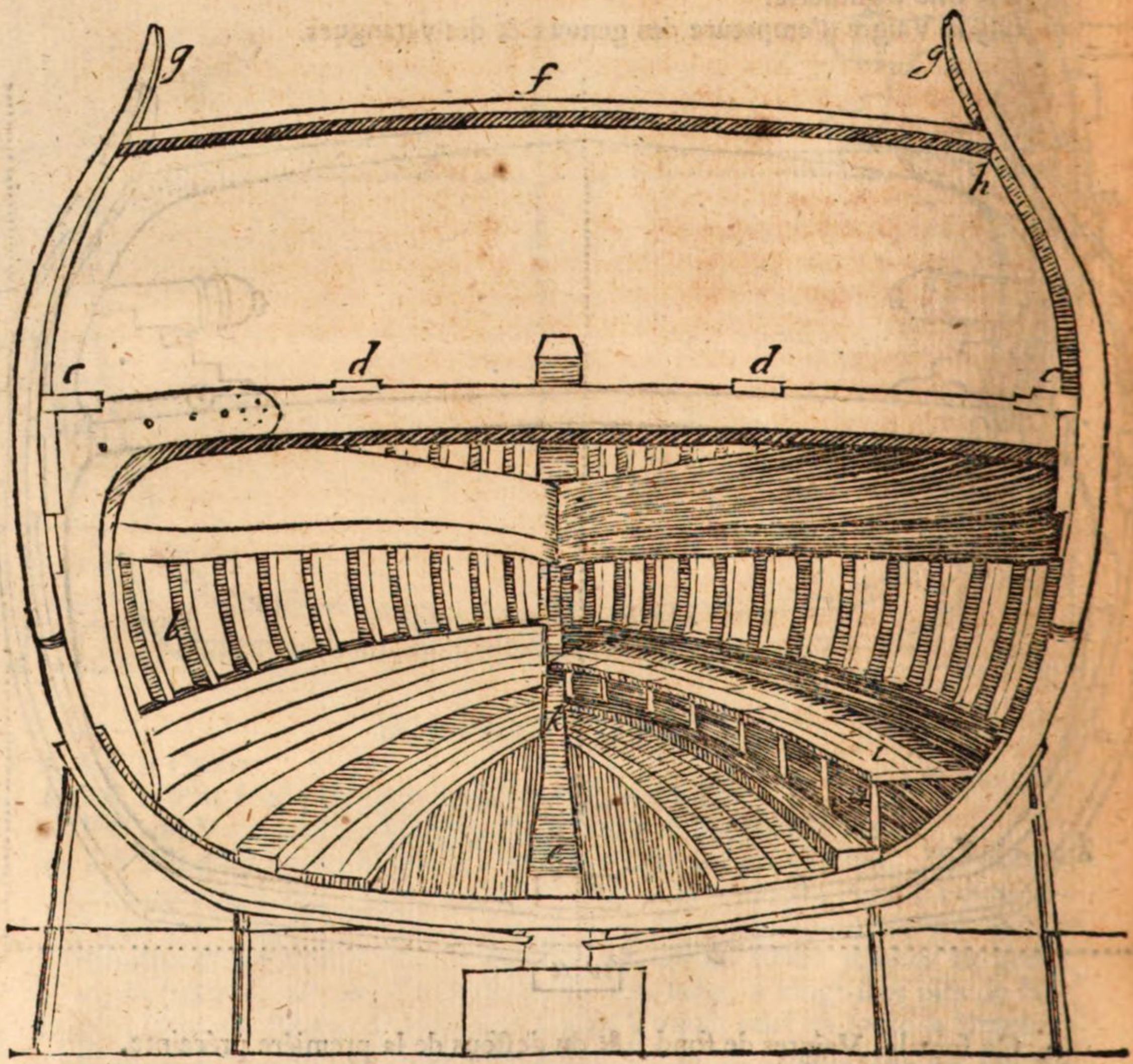
e. Eſt une Allonge de revers.
f. Eſt la Serre-bauquiére, dans laquelle les baux ſont entez, & joints à queuë d'aronde.
g. Eſt la Vaigre au-deſſus de la ſerre-goutiére, ou la Vaigre d'empature des allonges.
h. Eſt le Bau du premier pont.
i. Eſt le Franc-bord entre les fleurs & la plus baſſe préceinte.
k. Ce ſont les Fleurs.
l. Ce ſont les Fermures, Couples ou Bordages entre les préceintes.
m. Ce ſont les Préceintes avec leurs avances en-dehors.
n. Eſt la liſſe de vibord qui fait la derniére & plus haute ceinte ou ceinture du vaiſſeau, & qui eſt preſque ſemblable aux autres préceintes.
o. Eſt un Bau du haut pont.
p. Eſt une E'guillette.
q. Eſt la Vaigre d'empature des genoux & des varangues.



r. Ce ſont les Vaigres de fond, & du deſſous de la premiére préceinte.
ſ. Eſt la Carlingue.
t. Eſt un Afût de bord.

u. Eſt la Planche qui aide à former les anguilléres & qui les couvre.
w. Eſt la Rablure ou le Jarlot de la quille, où entre le gabord.
x. Eſt le point, ou la ligne qui pendant au niveau du gros ſe trouve éloignée d'un pié du franc-bord, à l'endroit où il finit & où les fleurs commencent en deſcendant, & c'eſt-là la largeur du gros, ou la largeur entiére du vaiſſeau dans ſon gros.

Comme ces deux figures de Gabarits ne ſont faites que pour faire voir diſtinctement les piéces dont elles ſont compoſées, on ajoûte cette troiſiéme figure, pour faire voir ces mêmes piéces d'une autre maniére, mais principalement pour faire voir la rondeur du vaiſſeau, qui n'eſt pas ſi-bien obſervée dans les deux premiéres figures.



b. Ce ſont les Courbes ſous les faux baux.
c. Ce ſont les Serre-goutiéres.

d. Ce

d. Ce ſont les Faix de pont.
e. Eſt la Carlingue.
f. Ce ſont les Barrots du haut pont.
g. Ce ſont les Allonges de revers.
h. Eſt la Serre-bauquiére.
i. Eſt un échafaut ſur lequel ſe mettent les ouvriers.
k. Eſt l'étrave en-dedans.

GABARIT de l'avant. *Voor-ſpant, Voorſte Spant.*

GABARIT de l'arriére. *Agter-ſpant, Agterſte Spant.*

„Le premier gabarit de l'avant ſe poſe toujours ſur l'écart de la quille & „de l'étrave en-dedans; mais le dernier gabarit, ou-bien le premier à pren- „dre de l'arriére, ſe poſe plus ou moins proche de l'étambord, ſelon que „le requiérent les façons qu'on a deſſein de donner au bâtiment. Les Maî- „tres de l'Art ſavent de quelle importance ſont ces deux gabarits, & com- „bien ils doivent contribuer à former les façons du vaiſſeau. En éfet ce ſont „eux qui déterminent la longueur du bâtiment, & ſi l'un des deux eſt „trop grand, ou trop petit, le vaiſſeau ne manquera pas de carguer de „l'avant ou de l'arriére, & de tirer trop d'eau de l'un ou de l'autre bout, „ce qui eſt un grand defaut à l'égard des façons, & qui rend le vaiſſeau „peſant à la voile.

GABARIT de gouvernail. *Stuur-mal.*

FAIRE les Gabarits d'un vaiſſeau, *Web-ſcheeren.*

GABET, Girouëtte. *Vleugel.*

En pluſieurs endroits de la Manche on dit Gabet pour Girouëtte; mais il vaut mieux dire Girouëtte. Voiez, Girouëtte.

GABIE, Hune. *Mars.*

Ce terme eſt en uſage ſur la Méditerranée, pour dire la Hune qui eſt au haut du mât. A Marſeille le mât de hune s'apelle auſſi Gabie. Ce mot vient de l'Italien *Gabbia*, Cage.

GABIER, *Uit-kijker.*

C'eſt un matelot qui eſt ſur la hune à faire le guet & la découverte, pendant ſon quart. Voiez, Hune.

GABIER du mât de miſéne. *Neus-kijker.*

GABIER. *Een ervaren matroos geſtelt om 't ſchip, en ſchips ſtaande en loopende wandt, alle morgens te viſiteeren.*

Quelques-uns emploient ce terme pour dire, un Matelot qui a ſoin de viſiter, tous les matins, les manœuvres du vaiſſeau, afin de voir ſi rien ne ſe coupe, & ſi tout eſt en bon ordre.

GABORDS. *Kielgangen, Gaarborden, Sandt-ſtrooken, of Streeken.*

Ce ſont les premiéres planches d'embas, qui font le bordage extérieur du vaiſſeau, & qui forment par-dehors un coude en arc concave, depuis la quille juſqu'au-deſſus des varangues. Ce coude, ou retraite, qui adoucit inſenſiblement le plat de la varangue, le long du bordage, depuis l'avant juſqu'à l'arriére, s'apelle la coulée du vaiſſeau. Le rang de planches qui ſe met au-deſſus du Gabord s'apelle Ribord. Voiez, Bordages de fond.

„Il eſt bon que la largeur des gabords ſoit de 18. 20. ou 22. pouces, ſi le „bois le peut permettre, & pour leur épaiſſeur elle doit être la même que „celle du frant-bordage.

GABURONS, Clamps, Jumelles. Voiez, Jumelle.

GACHE. *Een Riem.*

C'eſt un vieux mot qui veut dire Aviron, ou Rame. Voiez, Rame.

GAFFE. *Boots-haak.*

C'eſt une eſpéce de croc de fer, dont on ſe ſert dans une chaloupe, pour s'éloigner de terre, ou d'un vaiſſeau, ou pour quelque autre beſoin. Ce croc a deux branches; il y en a une droite, & l'autre courbe, & ſon manche eſt une perche, qui a dix à douze piés de long. C'eſt le même inſtrument que les Bateliers apellent Croc.

GAFFER quelque choſe. *Aanhaaken.*

C'eſt-à-dire l'accrocher avec une gaffe.

GAGES des matelots *Soldije, Maandt-geldt, Wedde, Maandt-wedde.*

C'eſt la ſolde qu'on leur paie. On dit auſſi Solde.

GAGNER, au vent, Gagner le vent, Gagner le deſſus du vent. *Op laveeren, Boven de windt komen, De windt van den vyandt grijpen, De loef afwinnen, of afknijpen.*

C'eſt prendre l'avantage du vent ſur ſon ennemi, ce qui ſe fait en courant pluſieurs bordées, en changeant promtement de bord, lors-que le vent adonne, & en faiſant bien gouverner. Voiez, Vent.

GAGNER au vent, Monter au vent. *By laaten komen, Op loeven.*

C'eſt lors qu'un vaiſſeau qui étoit ſous le vent ſe trouve au vent par la bonne manœuvre qu'il a faite.

NE GAGNER, ni ne perdre ou déchoir. *Nog winnen, Nog verlieſen.*

GAGNE' ſur un vaiſſeau, Avoir Gagné. *Voorby gezeilt, Te boven gekomen zijn.*

C'eſt-à-dire qu'on cingle mieux que lui, & qu'on s'en eſt aproché, ou qu'on l'a dépaſſé.

GAGNER. *Harder zeilen als een ander, Een ander ſchip doodt-loopen, in't zeilen voorby gaan.*

GAI, Voiez, Guai.

GAILLARD, ou Château, Châteaux. *Plegt, Plegten.*

C'eſt un étage du vaiſſeau qui n'ocupe qu'une partie du pont. Il y a le gaillard d'avant, & le gaillard d'arriére. Voiez, Châteaux.

GAILLARD d'avant. *Voor-kaſteel, Bak, Voor-plegt.*

C'eſt l'exhauſſement qui eſt à la prouë des grands vaiſſeaux, vers le mât de miſéne, au-deſſus du dernier pont.

GAILLARD d'arriére. *Agter-kaſteel, Stuur-plegt, Schans, Agter-verdek.*

C'eſt l'élévation qui regne à la poupe, au-deſſus du même pont.

GAILLARDELETTES, Galans. *Vlaggen van de fokke-maſt, en van de bezaans-maſt.*

Quelques-uns apellent ainſi les pavillons arborez ſur le mât de miſéne, & ſur l'artimon.

GAILLARDET. *Splits-vleugel.*

C'eſt une ſorte de petite girouëtte, échancrée en maniére de cornette.

GAINE de flame. *De band van een wimpel.*

C'eſt une maniére de fourreau de toile, dans lequel on fait paſſer le bâton de la flame.

GAINE de pavillon. *De band van een vlag.*

C'eſt

C'eſt une bande de toile, couſuë dans toute la largeur du pavillon : les rabans y ſont paſſez.

GAINES de girouëttes. *Banden van de vleugels.*

Ce ſont des bandes de toile, par où l'on coûd les girouëttes au fût.

GALAUBAN, Galaubans, Galebans, Galans. *Perdoen, Perdoens.*

On apelle galaubans de longues cordes qui prennent du haut des mâts de hune juſques aux deux côtés du vaiſſeau. Ils ſervent à tenir ces mâts, & ſecondent l'éfet des haubans. Chaque mât de hune a deux galaubans, l'un à ſtribord, l'autre à babord.

„La plus grande utilité qu'on tire des galaubans, c'eſt quand on fait vent „arriére, parce-qu'ils afermiſſent les mâts de hune, & les empêchent de „tomber, ou de pancher trop en avant. L'épaiſſeur des galaubans doit être „des trois quarts de celle de l'étai de leur mât de hune.

GALE'ASSE. *Een Galeas.*

C'eſt un gros bâtiment de bas-bord, qui va à voiles & à rames, & qui porte trois mâts, ſavoir, artimon, meſtre, & trinquet, en quoi la galéaſſe eſt différente de la galére, qui n'a point d'artimon, & qui met les deux autres bas quand il eſt néceſſaire, au-lieu que la galéaſſe ne peut deſarborer les ſiens. La galéaſſe eſt le plus grand de tous les bâtimens qui ſont à rames. Elle a trente-deux bancs, & ſix ou ſept forçats à chacun. Elle a trois batteries à prouë ; la plus baſſe eſt de deux piéces qui portent chacune trente-ſix livres de bale ; la ſeconde eſt auſſi de deux piéces, qui en portent vingt-quatre; & la troiſiéme eſt de deux autres piéces, qui portent dix livres de bale. Elle a deux batteries à poupe, chacune de trois piéces par bande, & chaque piéce de dix-huit livres de bale. Ces ſortes de bâtimens égalent les plus grands vaiſſeaux en longueur & en largeur : leur équipage eſt de mille à douze cents hommes, de-ſorte que les galéaſſes ſont comme de véritables fortereſſes ſur mer : c'eſt pourquoi, comme le gain d'un combat naval dépend ordinairement des galeaſſes, non-ſeulement elles ne peuvent jamais être commandées que par des Nobles Vénitiens, mais encore ceux qui les commandent s'obligent par ſerment, & répondent ſur leur tête, qu'ils ne refuſeront pas de combattre contre vingt-cinq galéres ennemies. „Pendant qu'un canon tire l'autre ſe hale en ſa place, & s'y „trouve dès que le coup eſt tiré. Pour cet éfet on y voit un grand atirail „de rouëts & de poulies, ce qui ſoulage beaucoup les équipages. Tout „ce dont on a beſoin s'y trouve à vendre.

GALE'RE. *Een Galey.*

C'eſt un bâtiment de bas-bord, qui va à voiles & à rames, & qui a ordinairement vingt à vingt-deux toiſes de longueur, trois de largeur, & une de profondeur. Elle a deux mâts & deux voiles latines, cinq piéces de canon, ſavoir deux bâtardes, & deux plus petites piéces, & un courſier. Ce courſier qui eſt logé ſur l'avant, pour tirer par-deſſous l'éperon, porte de bale trente-trois à trente-quatre livres. Les mâts s'apellent le Meſtre & le Trinquet, & ils ſe deſarborent. Quoi-que les galéres aïent coutume d'aller terre à terre, elles ne laiſſent pas quelquefois de faire canal. Elles ont de chaque côté vingt-cinq à trente bancs, à chacun deſquels, il y a cinq, ou ſix rameurs. On les diſtingue ordinairement en galéres ſubtiles ou legéres, & en galéres bâtardes ou communes. Les meſures dont on

ſe

ſe ſert en Provence pour la fabrique des galéres s'apellent Gouës, chacune étant compoſée de trois pans, ou de trois palmes, dont chaque pan revient à neuf pouces; ſi-bien que la canne de Provence étant de huit pans, elle vaut ſix piés de Roi. La longueur d'une galére eſt d'ordinaire de cinquante-huit gouës, ou environ vingt-deux toiſes, ſavoir d'un capion à l'autre; ce qu'on dit aux navires, de l'étrave à l'étambord. Sa largeur au milieu eſt d'environ trois toiſes, & ſa hauteur d'une toiſe, au même endroit.

„Pendant les guerres des Provinces Unies contre l'Eſpagne, on ſe ſervit „de petites galéres ſur les eaux internes, Elles étoient toutes ouvertes, & „la prouë faiſoit une grande ſaillie ſur l'eau. Il y avoit des rames de chaque „côté, ſelon la longueur du bâtiment, & un rameur à chaque rame. Il „y avoit une petite tente ronde à la poupe, & un grand mât vers la prouë, „ou l'étendard étoit arboré. Les ſoldats étoient au milieu, & aux deux „bouts il y avoit de petites piéces de campagne. Elles pouvoient con„tenir juſqu'à cent hommes.

Les termes de la navigation, de la manœuvre & de la conſtruction de la Galére, étant particuliers, & en fort grand nombre, il auroit fallu en faire une étude particuliére, pour les pouvoir placer en ce Dictionaire. Mais le travail eût été trop long; & d'ailleurs, comme il ne ſe conſtruit point de galéres en Hollande, & qu'on ne s'en ſert pas pour la navigation, il n'y a pas auſſi de termes particuliers pour cette ſorte de bâtiment; ſi-bien que les Auteurs Flamands qui ont éfleuré la matiére, ſe ſont ſervis des mêmes termes dont on ſe ſert pour les autres vaiſſeaux, & qui ſe trouvent ici. Ainſi on n'auroit eu preſque rien de nouveau à dire en cette Langue, ni rien de nouveau en François, puis qu'on n'auroit pu que copier ce que d'autres ont déja dit.

GALE'RES ſubtile ou legére. *Een ligt galey, op een oude wijſe getimmert.*

Les Galéres ſubtiles ont la poupe étroite & aiguë, & ſont bâties à l'antique.

GALE'RE bâtarde. *Een Galey met een breedt ſpiegel, gelijk men ſe in Vrankrijk timmert.*

C'eſt une galére commune, telle que ſont celles de France. Elles ont la poupe large.

GALE'RE Réale. *Een Koninglijke galey.*

C'eſt la principale galére d'un Roïaume indépendant. Celle de France eſt diſtinguée des autres par l'étendard Roïal, & par trois fanaux poſez en ligne droite. Elle eſt deſtinée pour la perſonne du Général des galéres. La premiére des galéres du Pape eſt auſſi nommée Réale. Voiez, Réale.

GALE'RE Capitane. *Hoofdt-galey, Capitaan-galey.* Voiez, Capitane.

GALE'RE Patrone. *De tweede galey van Vrankrijk, Toſcana, en Malta.*

C'eſt la ſeconde des galéres de France, de Toſcane, & de Malte; mais elle n'eſt que la troiſiéme des E'tats maritimes qui ont une Capitane outre la Réale. Elle eſt conſidérée dans les eſcadres des galéres de la même ſorte que le vaiſſeau Vice-amiral eſt conſidéré entre les vaiſſeaux de haut-bord.

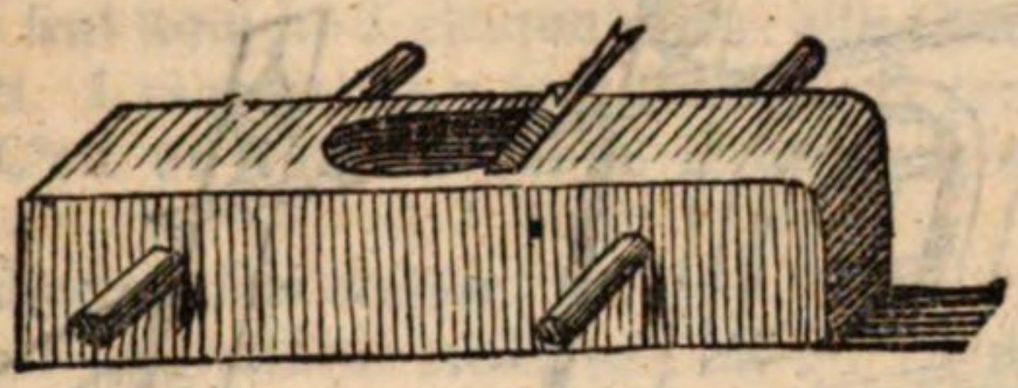
C'eſt le Lieutenant Général des galéres qui monte, en France, la galére Patrone, & elle porte deux fanaux, & un étendard quarré long à l'arbre de

de meſtre. Si le Vice-amiral & la Galére Patrone de France ſe rencontrent, la galére patrone eſt obligée de ſalüer la premiére ; & ſi c'eſt le Contre-amiral , il faut qu'il ſaluë le premier ; mais le ſalut ſe doit rendre coup pour coup.

DEMIE-GALE'RE. Voiez, Galiote.

GALLE'RE. *Een groote ruige Roffel.*

C'eſt une eſpéce de gros rabot, ou riflard, dont les Charpentiers & Menuïſiers ſe ſervent pour dégroſſir les piéces de charpente. Le fût en eſt traverſé de deux groſſes chevilles qui ſervent à le pouſſer, & à le manier.



GALERIES, ou Balcons. *Galderijen.*

Les Galeries dans les vaiſſeaux, ſont des balcons couverts, ou découverts, avec apuï, qui font ſaillie hors du bordage, vers l'arriére du vaiſſeau. Ces balcons ne ſe font pas ſeulement pour l'ornement, mais encore pour la commodité de la chambre du Capitaine. En 1673. le Roi de France ordonna que les vaiſſeaux de cinquante canons, & au-deſſous, n'auroient plus de galeries ni de balcons derriére.

„ Les Galeries ſervent à prendre l'air, à ſe promener, à mettre des armoi-
„ res, de petits lits, & des aiſemens. Les Hollandois les placent à côté
„ de la chambre du Capitaine, & elles ſont d'un grand ornement aux na-
„ vires de guerre. Quelquefois on en fait auſſi à l'arriére, ſur-tout aux
„ vaiſſeaux marchands, & à ceux qui vont naviguer par le détroit de Gi-
„ braltar.

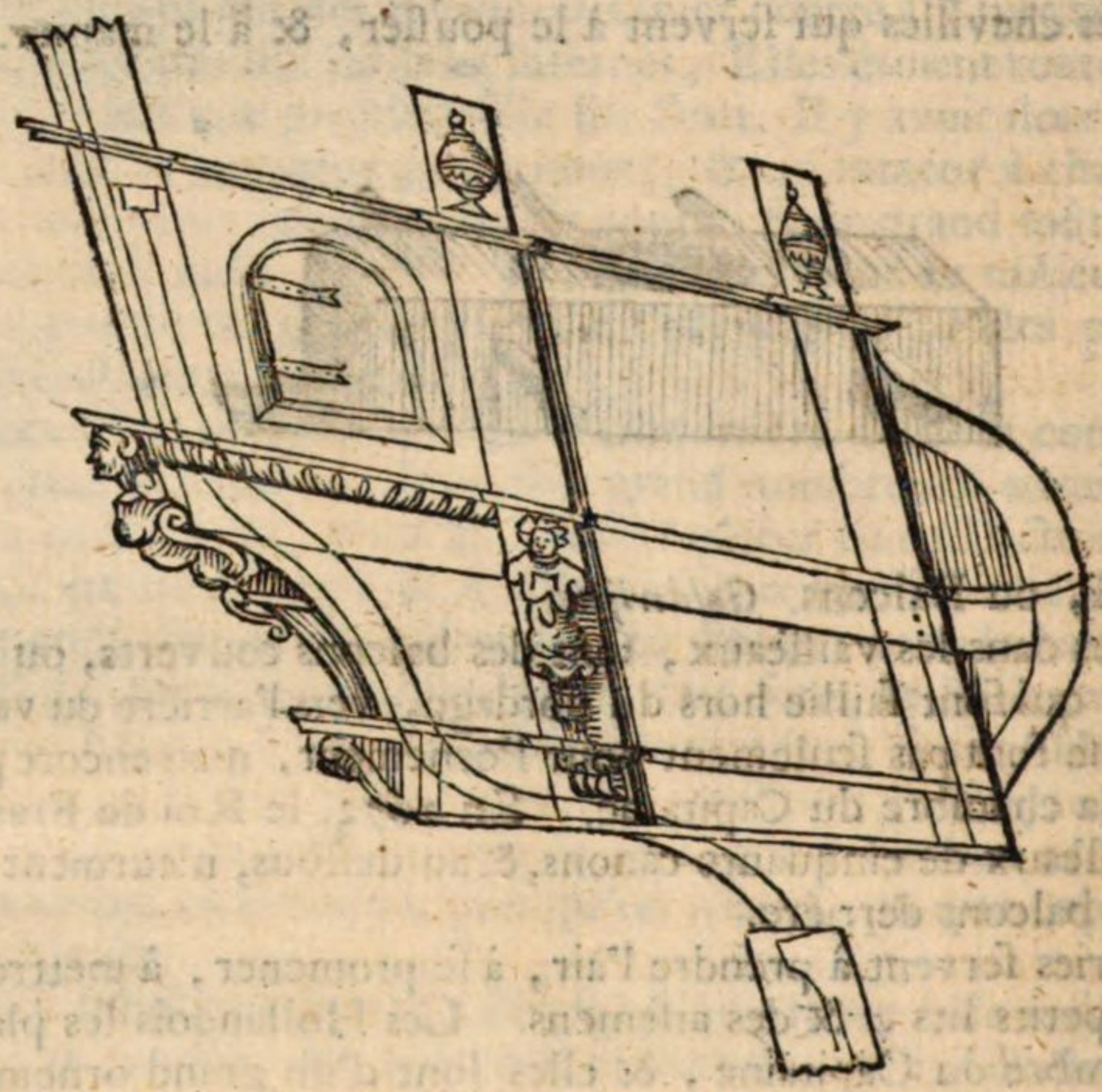
„ Il y en a de couvertes, & il y en a d'ouvertes & en plein air : il y a mê-
„ me des navires qui en ont deux l'une ſur l'autre ; mais ce n'eſt que pour
„ la magnificence, car on n'en retire pas beaucoup d'utilité.

„ Les navires Anglois ont de grandes & ſuperbes galeries : les Hollandois
„ n'en ont que de petites, telles qu'il les faut pour le beſoin, afin-qu'elles
„ coûtent peu, ne ſe mettant pas tant en peine de tels ornemens. Les
„ vaiſſeaux deſtinez pour la mer Baltique n'en ont point-du-tout.

„ Autrefois on faiſoit deux galeries par-dehors autour de l'arriére, pour al-
„ ler s'y promener tant de là chambre du Capitaine que de la ſainte-barbe.
„ Elles étoient ouvertes & s'apelloient auſſi Jardins. Elles étoient atachées
„ par le haut avec des demi cercles de fer.

„ On place les Galeries ſelon que le gabarit du vaiſſeau le permet, en-ſorte
„ que les façons n'en ſoient point défigurées, & pour cet éfet il faut qu'el-
„ les ſoient de biais par le haut & par le bas, en ſuivant celui qu'ont les
„ préceintes. On les couvre de plomb, ou de cuivre. On y fait divers
„ ornemens de ſculpture : on met des Termes & d'autres figures ſur les

„ montans ; & ſur le haut on fait de petites tours, des culs-de-lampe &c.
„ Il y a diverſes friſes, des ſimaiſes, des tores au haut, ſous les fenêtres,
„ & au bas, ſelon l'imagination de l'Ouvrier.
„ Le pié ou le ſuport de la galerie d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés
„ de long, doit avoir ſix piés de longueur, cinq pouces de largeur en-de-
„ vant, & ſept pouces & demi par-derriére.



GALERIES du fond de cale. *Loop-graaven.*

Une Galerie du fond de cale eſt un paſſage large de trois piés, pratiqué le long du ferrage, de l'avant à l'arriére des vaiſſeaux qui ſont au-deſſus de cinquante piéces de canon. Cette galerie donne moien aux Charpentiers de remédier aux voies d'eau, que cauſent les coups de canon donnez à l'eau. Ceux qui ſans ordre vont aux galeries qui joignent les ſoutes, doivent être condamnez aux galéres, ſuivant l'Ordonnance de 1689.

FAUSSES-GALERIES. *Looſe Galderijen.*

Ce ſont des ornemens de ſculpture placez aux côtés du vaiſſeau, à l'arriére, pour lui faire avoir plus d'agrément.

GALERNE. *Noord-weſt-windt.*

C'eſt un vent qui ſouffle entre le Septentrion & le Couchant, & qu'on apelle Nord-oüeſt. Il eſt très-froid en France. Voiez, Nord-oüeſt.

GALETTE. *Een plat en rondt twee-bak, of hardt broodt.*

C'eſt un biſcuit qui eſt rond & plat.

GALIONS. *Galioenen.*

C'eſt le nom qu'on donnoit autrefois en France aux vaiſſeaux de guerre qui avoient trois ou quatre ponts ; mais ce mot n'eſt plus en uſage que parmi les

les Eſpagnols, qui le donnent aux vaiſſeaux dont ils ſe ſervent pour faire le voiage des Indes Occidentales, qui ſont proprement des Caraques, ou vaiſſeaux de haut-bord, qui ont trois ou quatre ponts, & qui ne vont qu'à voiles. Cependant les Eſpagnols atribüent ce nom à tous les vaiſſeaux, grands ou petits, qu'ils envoient tous les ans à Vera-crus, dans la Nouvelle Eſpagne; & ils nomment Flote les vaiſſeaux qui vont au Pérou: ſi-bien qu'un bâtiment grand ou petit, qui fait la traverſée de Vera-crus, eſt nommé Galion; mais il perd ce nom s'il eſt emploié à quelque autre traverſée.

GALIOTE. *Een Galioot, Een klein roey-zee-vaartuig.*

C'eſt une ſorte de petite galére propre à aller en courſe, à-cauſe de ſa legéreté. Elle ne porte qu'un mât, & n'a que ſeize ou vingt bancs à chaque bande, avec un ſeul homme à chaque rame: elle n'eſt montée que de deux ou trois pierriers. Les matelots y ſont ſoldats, & prennent le fuſil en laiſſant la rame. C'eſt un vaiſſeau qui ne ſe voit que dans la mer Méditerranée.

GALIOTE, Galiotte. *Een Galjoot.*

C'eſt un bâtiment de grandeur moïenne, & qui eſt mâté en heu: on s'en ſert beaucoup en Hollande, & on leur fait faire de grandes traverſées, même juſques aux Indes. Leur longueur ordinaire eſt de quatre-vingts-cinq à quatre-vingts-dix piés, quoi-qu'on en conſtruiſe de moindres, & auſſi de beaucoup plus grandes. Le devis d'une Galiote ordinaire fera connoître ce que c'eſt que cette ſorte de bâtiment.

„DEVIS d'une Galiote de quatre-vingts-cinq piés de long, de l'étrave à l'é-
„tambord, vingt & un pié de bau, & onze piés de creux.
„L'Etrave avoit un pié d'épaiſſeur, & dix piés de quête. L'Etambord
„avoit la même épaiſſeur, & un pié de quête. La Quille avoit quatorze
„pouces en quarré. Le Franc-bordage juſqu'à la premiére préceinte, étoit
„de trois planches de Pruſſe, ou de Pologne. Le Plat-fond avoit quinze
„piés & un quart de large, & s'élevoit de deux pouces vers les côtés.
„Les Varangues avoient huit pouces & demi d'épais, & les genoux leur
„étoient proportionez, mais ils n'avoient que demi-pié d'épaiſſeur par le
„haut, contre le franc-bordage. La Carlingue avoit deux piés de large,
„& neuf pouces d'épais. Les Allonges avoient un demi pié d'épaiſſeur par
„le bas, & quatre pouces & demi par le haut.
„La Vaigre d'empature avoit quatre pouces d'épais, & treize ou quatorze
„pouces de large, & le reſte du ſerrage du fond, & depuis le fond juſ-
„qu'à la ſerre-bauquiére étoit de planches de deux pouces d'épaiſſeur. La
„Serre-bauquiére avoit quatre pouces d'épais; les Baux un pié d'épais, &
„onze, douze, ou treize pouces de large; ils étoient poſez à trois piés & demi
„l'un de l'autre. Chaque bau avoit deux courbatons poſez de haut-en-bas.
„Il y avoit quatre baux proche du mât, deux par-devant, & deux par-
„derriére; & chacun avoit quatre courbatons, deux poſez de haut-en-bas
„& deux en travers. Les Serre-goutiéres avoient quatre pouces d'épais.
„Il y avoit des Barrotins de planches de chêne de deux pouces, en-travers,
„ſous le tillac. L'Ecoutille avoit ſept piés de long, & ſix pouces de lar-
„ge. Les deux plus baſſes Préceintes avoient cinq pouces d'épais, & la
„fermure entre-deux avoit un pié de large. La plus haute Préceinte avoit
„neuf pouces de large, & trois pouces d'épais; & la fermure qui étoit

„ deſſous, un pié de large; & celle qui étoit au-deſſus, neuf pouces. La „ Liſſe de vibord avoit ſix pouces de large, & trois pouces d'épais, & ter- „ minoit les côtés du vaiſſeau par le haut, ainſi que c'eſt l'ordinaire dans les „ galiotes.

„ Le mât tomboit un peu plus vers l'arriére, qu'il ne fait dans les flûtes, „ pour empêcher que les voiles qui ſont à de tels bâtimens, & qui donnent „ aux mâts beaucoup de poids en avant, ne le fît trop pancher de ce côté- „ là; ce qui pourroit faire tomber le vaiſſeau ſur le nez.

„ La chambre de prouë s'étendoit à onze piés de l'étrave; & la chambre „ de poupe à onze piés & demi de l'étambord, deſcendant de trois piés & „ demi au-deſſous du tillac, & s'élevant de deux piés & demi au-deſſus.

„ Le bâtiment avoit cinq piés de relevement à l'avant, & huit piés & de- „ mi à l'arriére.

„ Le petit Mât d'artimon que le bâtiment portoit, étoit poſé juſtement „ devant la place du Timonier, ou deux piés & demi devant la chambre de „ poupe. Le grand mât étoit placé à un tiers de la longueur du vaiſſeau, „ à prendre de l'avant, de-même qu'il ſe pratique auſſi dans les boïers.

„ Le Gouvernail avoit par le bas la même largeur que l'étambord, mais „ par le haut il étoit plus étroit. La barre paſſoit au-deſſus de la petite „ voute qui couvroit la chambre de l'arriére, en-ſorte qu'on la pouvoit tour- „ ner & faire joüer hors le bord; & c'eſt ce qui a fait auſſi donner à ces „ ſortes de bâtimens le nom de *Draai-over-boord*, *Tourne-hors-le-bord*.

„ Quelquefois on leur donne à l'arriére la figure d'une flûte, & alors on „ les apelle Bots. C'eſt au haut de leur avant qu'ils ont leur plus grande „ largeur. Les derniéres planches du haut de l'arriére avancent un peu „ hors le vaiſſeau, de-même que dans les ſemales, afin-que le gouvernail „ ſe puiſſe arrêter plus facilement, & qu'il ne s'élève pas en haut, auquel „ éfet on y met auſſi une planche de travers, qui ſert encore de banc pour „ s'aſſeoir.

„ On bâtit une autre ſorte de petits vaiſſeaux en Hollande, qui ont la for- „ me de galiotes par le bas, & celle de pinaſſes par le haut, avec un demi- „ pont, & l'on s'en ſert pour des voiages de long cours. Ils ont un vire- „ vaut, & une grande écoutille qui s'emboîte; mais ils n'ont point de du- „ nette. La gardiennerie, qui eſt ſuſpenduë & fort baſſe d'étage, ſert de ſou- „ te aux poudres & au biſcuit, & l'on y ménage encore aſſez d'autres com- „ modités pour les perſonnes, par raport à ſa grandeur. La chambre de „ prouë ſert de cuiſine, & il y a des cabanes & des aiſemens, de-même „ qu'à l'arriére dans la chambre du Capitaine, où il y a auſſi une petite che- „ minée.

„ Les Galiotes deſtinées pour ſervir de Yachts d'avis, & non pour porter „ des cargaiſons, comme ſont celles ci-deſſus mentionées, ſont un peu dif- „ férentes des autres dans la forme. Ce ſont des bâtimens ras à l'eau, & foi- „ bles de bois par le haut. Le plat-fond s'élève moins vers les côtés, & „ elles ſont plus aiguës que les autres galiotes, & ont moins de largeur, „ mais leurs mâts ſont plus épais, & portent plus de voiles.

„ Celles dont on ſe ſert pour la pêche, ſont auſſi d'une forme différente „ des autres. Elles ſont plus petites, & le fond de cale eſt ſéparé en di- „ vers retranchemens, pour y mettre le poiſſon.

„ Pour

„Pour conſtruire une Galiote telle qu'elle eſt décrite dans le devis ci-deſ-
„ſus, il faut douze bonnes planches pour le fond ; cinquante varangues;
„douze guerlandes & barres d'arcaſſe; ſeize baux pour le pont; deux vai-
„gres d'empature; cent allonges; trente-deux courbatons; trois planches
„pour le franc-bord; deux préceintes; une autre préceinte avec la fermu-
„re des ſabords & la liſſe de vibord; cent allonges de revers, cent-trente
„florins pour le clou, & quarante-cinq florins pour les chevilles.
„Le mât d'une Galiote de quatre-vingts-cinq à quatre-vingts-huit piés,
„c'eſt-à-dire, le grand mât, doit avoir cinquante-huit à ſoixante piés de
„long, & le ton doit être de dix-huit à vingt piés, ſi-bien qu'en tout le
„mât doit avoir ſoixante & dix-huit à quatre-vingts piés, & vingt palmes
„de diamétre. Le mât de hune, ou perroquet, doit avoir quatorze piés
„de hauteur au-deſſus du ton du grand mât, & dix palmes de diamétre.
„La vergue, qui eſt à corne, doit avoir quarante-quatre ou quarante-ſix
„piés de long, & dix à onze palmes de diamétre. Le beaupré doit avoir
„quarante-ſix à quarante-huit piés de long, & douze palmes de diamétre.
„Le mât d'artimon doit avoir trente-ſix à quarante piés de haut au-deſſus
„du pont, & cinquante-trois à cinquante-cinq piés à fond de cale, & neuf
„pouces de diamétre. La vergue de miſéne, ou de la foque de miſéne,
„doit avoir quarante à quarante-deux piés.
„Le grand étai doit avoir douze braſſes de long, & neuf pouces & demi
„d'épaiſſeur: l'étai de mât de hune, quatorze braſſes de long, & ſix pou-
„ces d'épaiſſeur: chaque couple de haubans, dix-huit braſſes de long, &
„ſix pouces d'épaiſſeur: le pendour & la caliorne, quarante-cinq braſſes
„de long, & cinq pouces d'épaiſſeur: les pendours des bras, huit braſſes
„& demie de long, & trois pouces & un quart d'épaiſſeur: les garants des
„bras, vingt-ſix braſſes de long: la driſſe de miſéne, trente-ſept braſſes de
„long: la driſſe de la foque de beaupré, trente-ſept braſſes: les deux ga-
„laubans, vingt & une braſſe de long, & ſix pouces d'épaiſſeur: la corde
„qui deſcend comme un étai, du haut du mât à l'étrave, quinze braſſes de
„long, & trois pouces d'épaiſſeur: la grande écoute vingt braſſes de long,
„& trois pouces & demi d'épaiſſeur: l'écoute d'artimon, dix braſſes de long:
„les galaubans de perroquet d'artimon, quinze braſſes de long: les gros
„cables, chacun cent braſſes de long, & neuf pouces & demi d'épaiſſeur:
„une hanſiére, ſix-vingts braſſes de long, & trois pouces d'épaiſſeur: le
„palan & ſon étague, onze braſſes de long, & le garant vingt-quatre
„braſſes.
„Les Galiotes & les Boïers ſont ordinairement montez de cinq ou ſix hom-
„mes, & quelquefois plus, quelquefois moins, ſelon leur grandeur. C'eſt
„le Maître, ou Patron, qui y commande, & qui prend ſoin de tout ce qui
„regarde la charge du bâtiment.
„L'étrave d'une Galiote eſt à-l'ordinaire plus haute, & ſes jouës ſont plus
„rondes que ne ſont celles des Boïers.

GALIOTE à bombe. *Een Spring-ſchip, Een Bombardeerd-galjoot.*
C'eſt un vaiſſeau à varangue plate, & très-fort de bois. Il n'a que des courcives ſans ponts, & on s'en ſert à porter des mortiers. On met ces mortiers en batterie ſur un faux tillac que l'on fait à fond de cale.

GALOCHE. *Een platte blok.*

C'eſt une poulie qui a ſon mouſle fort plat, ſur-tout d'un côté. On l'aplique ſur la grande vergue, & ſur la vergue de miſéne, afin d'y faire paſſer des cargues-bouline.

GALOCHE. *Klamp van 't kruis-hout.*

C'eſt une piéce de bois, en forme de demi-rond, qui ſert à porter les taquets d'écoutes.

GALOCHE. *Een gat in een luik, om 't kaabel door te ſchieten.*

C'eſt un trou à demi couvert par une petite piéce de bois voutée, qu'on fait dans le panneau d'une écoutille, pour faire paſſer un cable.

GAMBES de hune. *Spree-touwen, Sprie-touwen.*

Ce ſont de petites cordes, qui ſont tenuës à une hauteur déterminée des haubans des deux grands mâts, & qui ſe terminent près de la hune, à des barres de fer plates, dont l'uſage eſt de retenir les mâts de hune. C'eſt la deſcription des Gambes de hune, qu'on trouve dans M. Deſroches.

Mais en voici une autre. Ce ſont des crochets & des bandes de fer qui entourent les caps de mouton des haubans de hune, & qui ſont atachez à la hune. Quelques-uns diſent auſſi, Jambes de hune. Suivant cette derniére deſcription les Gambes de hune ſe doivent nommer en Flamand, *Mars-puttings*. On n'a pu encore trouver d'éclairciſſement ſur cet article, quoi-que M. Daſſié en ait auſſi parlé. A chaque bout, dit-il, des haubans, en-bas, un cap de mouton à chaque jambe de hune. Cela ne paroît pas aſſez clair.

GAMELLE. *Bak, Een houte Bak, of Schotel.*

C'eſt une jatte, ou plat de bois profond & ſans bord, dans lequel on met le potage, ou ce qui eſt deſtiné pour le repas de chaque plat des gens de l'équipage. Deux Volontaires de notre vaiſſeau, qui avoient la table du Capitaine, furent envoiez à la gamelle, pour avoir fait quelques fautes contre la bienſéance. Voiez, Plat de l'équipage.

GAMELLES creuſes. *Holle bakken.*

GAMELLES plattes. *Vlakke bakken.*

ETRE à la Gamelle. *Aan de bak eeten.*

C'eſt être nourri des vivres que les Munitionaires fourniſſent aux gens de l'équipage, & manger avec les matelots.

„Le nombre des gens qui doivent manger à un même plat, n'eſt pas fixe, „ni réglé; on met ſix, ſept, ou huit perſonnes à chaque gamelle.

„Les matelots malades, ou bleſſez, ſont ſervis & ſoignez par ceux qui man„geoient avec eux à la même gamelle.

GANTERIAS, Barres de hune. *Mars-ſaalingen.*

C'eſt le terme des Levantins: les navigateurs de l'Océan diſent, Barres de hune. Voiez, Barres.

GARANT. *Onder-houder.*

C'eſt un bout des cordages qui paſſent par les poulies, ou qui ſervent à quelque amarrage. Les matelots halent ſur les garants pour faire joüer le reſte du cordage.

GARANS de palan. *De loopers van of aan de taakels.*

TENIR en Garant. *De looper in de handt houden, Afhouden, Onderhouden.*

C'eſt tenir une corde qui étant chargée de quelque fardeau, eſt tournée deux

ou

ou trois tours autour d'un bois, ou d'une autre choſe, & on la retient afin d'empêcher la force de la charge.

GARBIN. *Suid-weſt-windt.*

C'eſt le nom que l'on donne au vent de Sud-oüeſt, ſur la Méditerranée. Voicz, Vent de Sud-oüeſt.

GARCETTES. *Seiſingen, Bindſels, Benzels, Beſlag-lijnen.*

Ce ſont des cordes faites de fils de carret de vieux cordages, de groſſeur à diſcrétion, dont on ſe ſert à pluſieurs uſages.

GARCETTES de fourrures de cables. *Servings.*

Ce ſont celles qui ſervent à fourrer les cables; celles qui fourrent de moindres cordages ſe nomment *Loerding*, & *Schiemans-gaaren.*

MAITRESSE Garcette. *Buik-ſeiſing, Buik-touwtje.*

C'eſt celle qui étant au milieu de la vergue, ſert à ferler le fond de la voile.

GARCETTES de ris. *Reef-ſeizingen.*

Ce ſont celles qui prennent les ris des voiles, quand il y a trop de vent. Elles ſont groſſes par le milieu, & vont en amenuïſant par les bouts.

GRACETTES de tournevire. *Plaating aan de kuabelaaring.*

Elles ſervent à joindre le cable à la tournevire, quand on lève l'ancre, & ſont d'une égale groſſeur par-tout.

GARCETTES de voiles. *Beſlag-lijnen.*

Ce ſont celles qui ſervent à plier les voiles. Elles ont une boucle à un bout, & vont en amenuïſant de l'autre.

GARCETTES de bonnettes. *Lijſt-lijnen.*

Ce ſont de petites cordes qui amarrent les bonnettes à la voile.

SERRE la Garcette, ou Bonne Garcette. *Seiz wel op.*

C'eſt un commandement que l'on fait pour bien faire joindre la tournevire au cable, lors-qu'on lève l'ancre.

GARÇONS de bord. *Hoop-loopers, Half-waſſen-brazems van 16. tot 18. jaaren oudt.*

Ce ſont de jeunes Garçons, plus grands & plus âgez que les mouſſes, ou pages ordinaires, & qui ſervant comme les mouſſes commencent pourtant auſſi à travailler à la manœuvre. Les Garçons qui auront ſervi ſur les barques de pêcheurs & traîneurs de ſeine, ſeront réputez matelots à l'âge de dix-huit ans, & ne pourront plus être retenus comme garçons de bord par les Capitaines & Maîtres. Il ſera tenu un rolle des mouſſes & Garçons de bord, & autres jeunes gens qui s'apliquent à la navigation, pour être enrollez comme matelots à l'âge de dix-huit ans.

„Les Garçons de bord travaillent à la manœuvre comme les matelots, mais „ils ne gagnent que peu au-deſſus des mouſſes.

GARÇONS de bord ſur les buches qui vont au harang. *Scheeps-kinderen.*

GARÇONS Charpentiers. *Werk-geſellen van ſcheeps-timmer-meeſters.*

Ce ſont les aprentis & ſerviteurs des Maîtres.

GARDE-ménagerie, Poulailler. *De Pluim-graaf.*

C'eſt celui qui a le ſoin de la volaille.

„C'eſt celui qui eſt chargé du ſoin des volailles & des beſtiaux qui peu„vent être dans un vaiſſeau.

GARDES. Les Gardes. *De Wagters.*

Ce ſont trois étoiles ſitüées auprès de l'étoile Polaire. Il y en a deux qui ſont les derniéres du chariot, où de la petite-ourſe ; l'autre n'apartient à aucune conſtellation, & eſt du nombre de celles qu'on apelle Informes. Quand on veut prendre de nuit la hauteur du pole Arctique, par le moien de l'étoile Polaire, on obſerve de quelle façon elle eſt ſitüée ſur l'horiſon, au reſpect de ces trois gardes.

GARDES, ou Quart. *Wagt.* Voiez, Quart.

GARDES avancées. *Buiten-wagt, Brandt-wagt.*

RELEVER la garde. *De man van de wagt verloſſen.*

GARDE de la Marine. *Een Adelborſt-wagter ter zee.*

Il y a un nombre de jeunes Gentis-hommes choiſis, qui ſervent dans les navires en vertu d'un brevet du Roi. Ils y ſont diſtribuez par l'état de l'armement, pour aprendre le métier de la mer, & ils parviennent à être enſuite Oficiers. Ils ſervent auprès de la perſonne de l'Amiral quand il commande l'armée, ou en ſon abſence ils ſont diſtribuez dans chaque vaiſſeau, pour y ſoulager les Oficiers dans leurs fonctions, particuliérement dans le ſervice des batteries.

GARDE-CORPS. *Servings, Boevenet.*

Ce ſont des nattes ou des tiſſus que l'on fait avec des cordages treſſez, & qu'on met ſur les hauts des côtés des vaiſſeaux de guerre, pour garantir les ſoldats des coups de mouſquet de l'ennemi. Ces garde-corps ſont hauts de deux piés, ou de deux piés & demi, & ont cinq à ſix doigts d'epaiſſeur. Ils ſont ſoutenus par des eſpontilles avec des pavois par-deſſus. Il y a des garde-corps qui ſont faits de gros cables nattez, pour mieux réſiſter aux décharges de l'ennemi. Ils ne deſcendent pas juſques ſur le pont, afin de laiſſer un intervalle pour faire tirer le mouſquet.

GARDE au mât, Gabier. *Vitkijker.*

C'eſt un matelot que l'on met en ſentinelle au haut d'un mât.

GARDE-COTES. *Vitleggers.*

Ce ſont des vaiſſeaux de guerre qu'on fait croiſer ſur les côtes, pour tenir le commerce de la mer libre contre les inſultes des Corſaires, & ſervir d'eſcorte aux vaiſſeaux marchands.

IL y a des Garde-côtes à toutes nos rades, & à toutes les entrées de nos ports; ils ſeront bien gardez. *De Vitleggers zijn geleit overal, op onſe ſtroomen, ſy ſullen wel bewaart worden.*

CAPITAINES Garde-côtes. *Kapiteinen van 't krijgs-volk, dat op de kuſten legt.*

Ils ont chacun un Lieutenant & un Enſeigne, & chacun d'entre eux veille le long des côtes de la mer à leur conſervation, & à empêcher les deſcentes dans une certaine étenduë de païs qui dépend de leur Capitaineries. Il y a trente-ſept Capitaineries Garde-côtes en Normandie, quatre en Poitou, deux en Guïenne, deux en Languedoc, & ſix dans la Flandre Françoiſe, la Picardie, le Boulonnois, le Païs conquis & reconquis. Les Capitaines Garde-côtes ſont éxemts de l'arriéreban.

GARDE-FEUX. *Kardoes-kiſten.*

Ce ſont des caiſſes de bois qui ſervent à mettre les gargouſſes, après qu'on les a remplies de poudre pour la charge des canons, & à les garder dans le fond de cale.

GARDE-MAGASIN. *De Kompanie-meester.*

C'eſt l'Oficier d'un arſenal de marine, qui a ſoin & qui tient regître des agreils, apparaux, poudres, artifices, canons, boulets, armes, proviſions, & généralement de tout ce qui eſt commis à ſa garde, tant pour la recepte, que pour la dépence. Il eſt auſſi chargé des corps des vaiſſeaux, & autres bâtimens du Roi qui ſont dans le port; & de marquer leur ſortie, ou s'ils ont été vendus, & le prix de la vente; ou s'ils ont été dépecez. Il garde les clefs des magaſins, & n'en donne l'entrée qu'aux Oficiers qui la doivent avoir, & aux heures preſcrites.

GARDER un vaiſſeau. *Benarren, Bonauwen, Beſet houden, Een vyandtlijk ſchip waarneemen.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau de guerre qui en obſerve un autre, ſoit de jour ou de nuit, afin d'empêcher qu'il ne s'échape. Nous nous obſtinâmes à garder les deux bâtimens qui venoient de Lima. Ils gardoient la flote du Perou, c'eſt-à-dire, ils croiſoient ſur la flote du Perou, pour la ſurprendre. On mit le bâtiment en carène, pendant-que les trois autres nous gardoient, c'eſt-à-dire, étoient-là pour nous défendre.

GARDIENS. Matelots Gardiens. *Waakers, Matrooſen die de wagt in een haven hebben.*

Ce ſont des matelots commis dans un port pour la garde des vaiſſeaux, & pour veiller à la conſervation des arſenaux de marine. Ils ſont diviſez en trois brigades égales, commandées chacune par un Maître de l'équipage, ſous les ordres du Capitaine de port. Leurs fonctions ſont décrites en détail dans l'Ordonnance de 1689. Celles des Commiſſaires des canaux de l'Y à Amſterdam ſont à-peu-près ſemblables. Voiez, Commiſſaires des canaux de l'Y. Il y a auſſi des Soldats Gardiens entretenus dans les ports, auxquels on aprend le manîment des armes, & à qui l'on fait faire l'éxercice en corps deux fois la ſemaine. Il y en a d'autres qui ſont entretenus à la demie ſolde. Voiez auſſi l'Ordonnance de 1689. & Soldats.

GARDIEN de la foſſe à lion. *Een Oppaſſer in de boots-mans-kot, of in de hel.*

C'eſt celui que l'on y commande avec ordre de fournir ce qu'on lui demandera pour le ſervice du vaiſſeau.

GARDIENNERIE, Chambre des Canoniers. Voiez, Sainte-barbe.

GARES. *Wijk-plaatſen op grachten, of kleine rivieren.*

Ce ſont des lieux préparez ſur les riviéres qui ont le canal étroit, & où ſe retirent les bateaux, afin-que ceux qu'ils rencontrent puiſſent paſſer ſans leur cauſer d'embarras.

GARGOUCHE, Gargouſſe. *Kardoes.*

Ce mot eſt corrompu du mot Cartouche, & ſignifie une envelope, ou rouleau de parchemin, ou de gros papier, qu'on remplit d'autant de poudre qu'il en faut pour la charge qu'on doit donner au canon. On tient la gargouſſe toute-prête, afin d'être plus promt à tirer, & l'on doit proportioner chaque gargouſſe au calibre de la piéce. Il y en a auſſi de bois & de fer blanc. Celles du canon contiennent de petites balles, des cloux, des chaînes, des ferrailles, & ſont envelopées dans de la carte. On dit, Gargouſſes de quatre, de ſix, de huit, de douze, de dix-huit, de vingt-quatre, & de trente-ſix, pour dire qu'elles ſervent à la charge des canons de ces ſortes de calibre.

GARGOUSSE ou Cartouche à fuſils, mouſquets, piſtolets. *Patroon.*
Elle contient ſeulement de la poudre & du plomb, envelopez dans de gros papier.

REMPLIR des gargouſſes. *Kardoeſen vullen.*

GARGOUSSIERES. *Taſſen tot patroonen.*
Ce ſont des gibeciéres où l'on met les petites gargouſſes.

GARITES. *Schampelioen, Schampelioens.*
Ce ſont des piéces de bois plates & circulaires, qui entourent la hune, étant poſées ſur leur plat tout-autour du fond, au-lieu que les cercles ſont à côté, mis en forme de cerceaux. C'eſt dans ces piéces de bois qu'on paſſe les cadènes des haubans. Voiez, Hune.

GARNIR un vaiſſeau. *Een ſchip toetaakelen.*
C'eſt placer & paſſer toutes les manœuvres, poulies, & autres choſes qui ſervent à mettre un vaiſſeau en état d'aller à la mer. Voiez, Agréer.

GARNIR le cabeſtan. *De ſpil klaar maaken om te winden.*
C'eſt y paſſer la tournevire & les barres pour s'en ſervir.

GARNITURE complète de canon, Premiére Garniture & Rechange. Voiez, Canon.

GARNITURE d'un vaiſſeau, d'un mât. *Toetaakel van een ſchip, van een maſt.*
Ce ſont toutes les manœuvres qui ſont néceſſaires pour mettre le vaiſſeau, ou le mât en état.

GARNITURE d'un vaiſſeau. *Het uitruſten van een ſchip.*
C'eſt l'action de le garnir. Il ne ſera ordonné aucune fourniture de vivres aux Oficiers Mariniers, lors-qu'ils ſeront à terre, s'ils ne ſont point emploiez à la garniture & armement du vaiſſeau.

GARRER un vaiſſeau. *Breeuwen.*
C'eſt un vieux terme, qui veut dire Calfater. Voiez, Calfater.

GARRER un bâteau, Garrer un train de bois. *Beleggen, Vaſt-maaken, Binden.*
Les Bâteliers diſent, Garrer un bateau, pour dire, l'atacher; & Garrer un train de bois, pour dire, le lier.

GATTE, Jatte, Agathe. *Pis-bak, Waater-bak.*
C'eſt le retranchement que l'on fait au-dedans d'un vaiſſeau, à l'avant, pour recevoir l'eau que les coups de mer font entrer par les écubiers. Voicz, Jatte.
„On pratique ſur le bout du pont, à l'avant, un retranchement pour arrêter „l'eau qui entre quelquefois par les écubiers, & qui s'écoule enſuite par „les côtés: on le nomme *Pis-bak* à-cauſe du raport qu'il a avec l'autre eſ„pace en pente & retranchement qui eſt ſur le haut pont, ou les mate„lots vont lâcher leur urine, & qui a ce même nom.

GATTES, Gathes. *Waater-borden, Vitwaateringen.*
Ce ſont auſſi les planches qui ſont à l'encognure ou à l'angle commun que font le platbord & le pont. Voiez, Gouttiéres.

GAUCHE. Une piéce de bois Gauche. *Een wan-ſtuk houts.*
C'eſt-à-dire qu'elle n'eſt pas droite, qu'on ne l'a pas bien équarrie.

GAVITEAU, Boüeé. *Boei.*
Ce terme de Gaviteau ſe dit ſur les côtes de Provence. Il ſignifie une mar-

que faite d'un morceau de bois ataché à l'orin, qu'on laiſſe ſloter pour faire connoître l'endroit où l'ancre eſt moüillée. C'eſt ce q'on apelle Boüée ſur les côtes de l'Océan. Voiez, Boüée.

GAIAC. *Pok-hout.*

C'eſt un bois qu'on aporte de l'Amérique. Il eſt ſemblabe à l'ébéne, ſi ce n'eſt que l'ébéne eſt parfaitement noir, & que le gaïac tire un peu ſur le blanc. Il y en a de trois ſortes. La premiére montre un bois maſſif & fort, qui étant mis en piéces eſt noir au-dedans, & blanchâtre au-dehors. L'autre eſt moins gros & moins maſſif; ſon noir eſt plus petit, & le blanc plus grand. Le troiſiême que les Italiens & Eſpagnols apellent *Lignum Sanctum*, à-cauſe de ſes qualités merveilleuſes pour guérir certaines maladies, eſt plus menu que les deux autres. Il tire ſur le blanc dedans & dehors: il eſt plus odorant & plus pénétrant que les autres. Cette différence de peſanteur, de couleur, de grandeur & de groſſeur, ne vient que de ce que l'un eſt plus vieux que l'autre. Le plus noir eſt le plus vieux, & celui qui blanchit dedans & dehors eſt le plus jeune & le plus ſucculent. Ce bois eſt le plus propre de tous à faire des rouëts de poulies.

G E.

GEMELLE. Gemeller. Voiez, Jumelle.

GE'NE'RAL des galéres. *Den Overſte over de galeijen.*

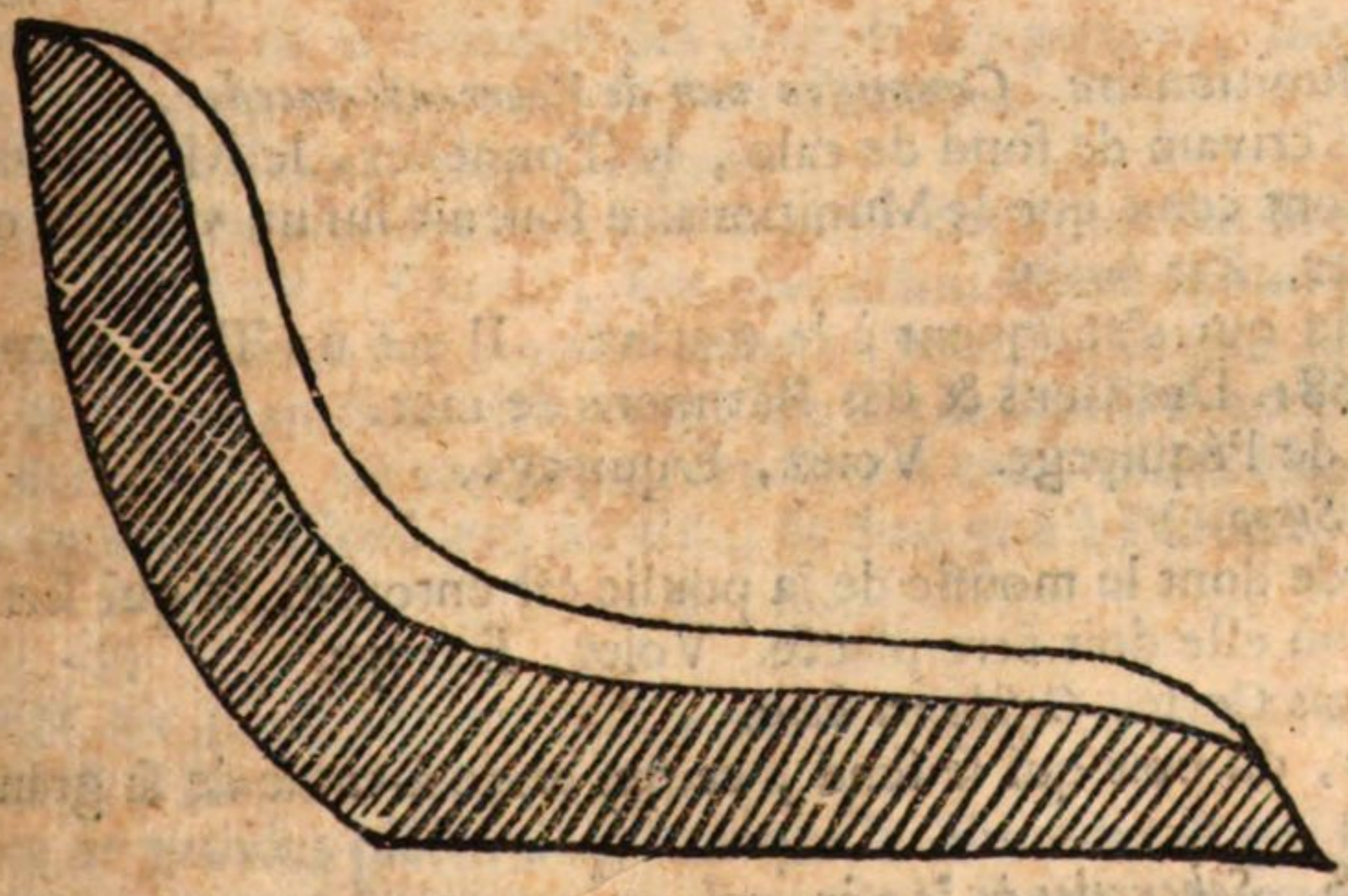
C'eſt celui qui les commande.

GENOUX, Genoüils, ou Courbatons. *Sitters*, & le long de la Meuſe *Buikſtukken.*

Ce ſont des piéces de bois de charpenterie qui ſont courbées, & qu'on place en divers endroits quand on conſtruit un navire.

GENOUX de fond, *Sitters*, *Sitters in 't ruim.*

Ce ſont des membres courbes, qui font une partie du fond du bâtiment. On les empatte avec les varangues & les premiéres allonges, & ils ſervent enſemble à faire la rondeur du bordage, ou les fleurs: ils ne touchent point à la quille.

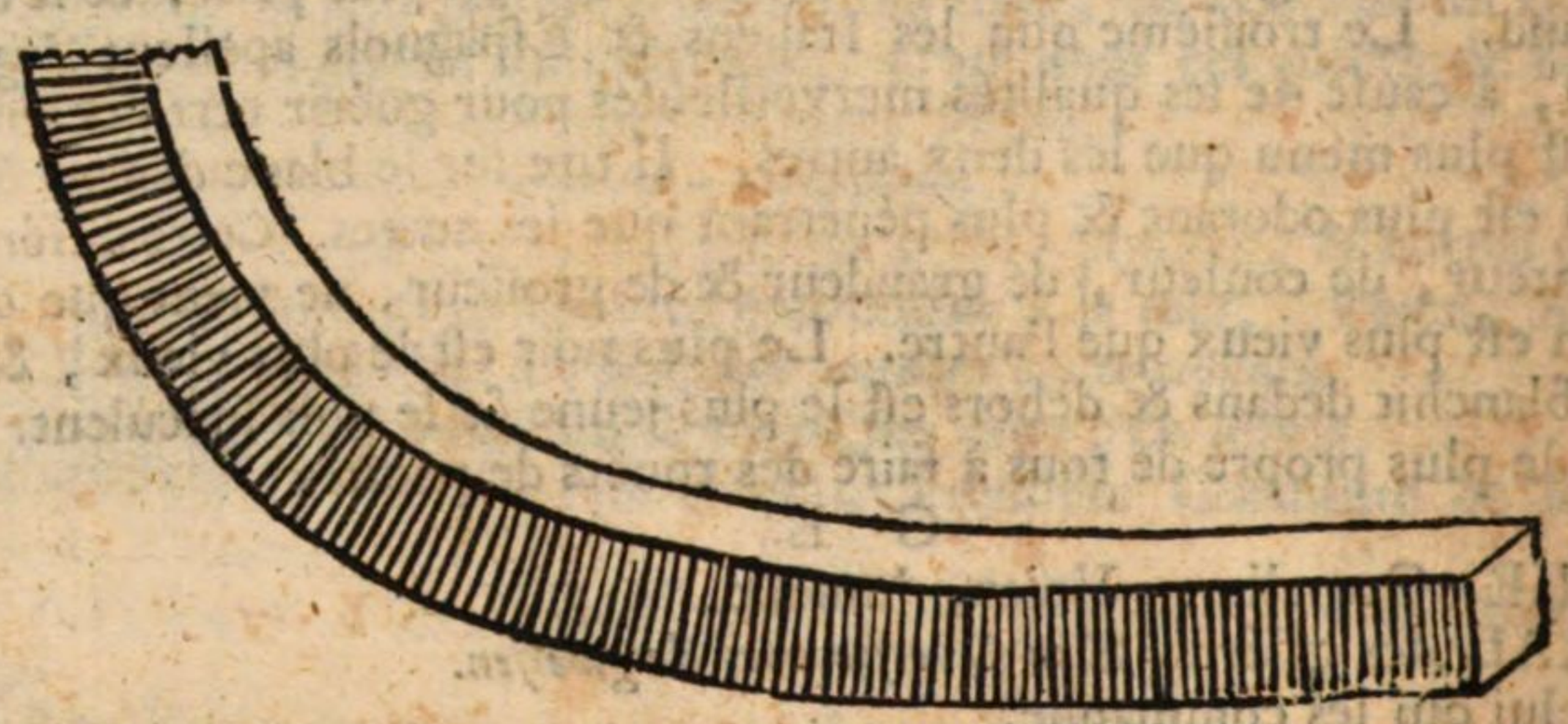


„Les Genoux, dans leur encognure, doivent avoir la moitié de l'épaiſſeur „de l'étrave.

„Quelques Charpentiers donnent aux genoux d'un vaiſſeau de cent-
„trente-quatre piés de long, ſept pouces & un quart d'épaiſſeur.
„D'autres Charpentiers donnent aux genoux la même épaiſſeur qu'ont les
„varangues & les allonges auxquelles ils ſont joints ; & pour la largeur,
„ils leur en donnent autant, s'il ſe peut, qu'il y a d'eſpace pour les poſer.

GENOUX de porques. *Sitters by de ſtuinders op de waager.*

Ce ſont ceux qui ſont poſez ſur le ſerrage, & qui ſe poſent par le bas le long des porques & vont s'empater par le haut avec les éguillettes.



GENOUX de revers. *Steekers in 't ſog, Leggers, Piek-houten.*

Ce ſont auſſi des membres courbes qu'on place aux extrémités du vaiſſeau au-deſſus des fourcats & des varangues les plus acculées.

„Les Genoux de revers d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, qui
„ſont dans les façons de l'avant, doivent avoir ſix pouces & demi d'épaiſ-
„ſeur ſur le franc-bord, neuf pouces contre l'étrave, cinq pouces & demi
„à la baloire, & cinq pouces à la latte au-deſſus de la baloire. Ils ſont
„poſez par le bas à la diſtance de neuf pouces les uns des autres.

GENOUX de petits bâtimens, comme Buches, Chaloupes, Cagues. *Korven.*

GENS du Munitionaire. *Commiſſen van de Voorraadt-meeſter.*

Ce ſont l'Ecrivain de fond de cale, le Tonnelier, le Maître-valet, & le Coq, qui ſont ceux que le Munitionaire fournit ſur un vaiſſeau qui arme.

GENS de mer. *Zee-luiden.*

Ce ſont ceux qui s'apliquent à la marine. Il y a un Titre dans l'Ordonnance de 1681. Des Gens & des Bâtimens de mer.

LES GENS de l'équipage. Voiez, Equipage.

GERSAU. *Strop.*

C'eſt la corde dont le mouffle de la poulie eſt entouré, & qui ſert à l'amarrer au lieu où elle doit être placée. Voiez, Etrope.

GERSE'. Bois Gerſé. *Geſcheurt hout.*

C'eſt-à-dire, du bois qui ſe fend, ce qui arive à-cauſe de ſa grande humidité.

GERSURES. *Scheurtjes in 't yſer.*

C'eſt un defaut qui ſe trouve dans le fer, & qui conſiſte en de petites fentes ou decoupures qui vont en-travers des barres.

GESOLE. Voiez, Habitacle.

G I.

GIARRE. Voiez, Jarre.

GIBELOT, Giblet. *Knietje aan 't galioen.*

C'eſt une piéce de bois de forme courbe: ſon uſage eſt de lier l'aiguille de l'éperon à l'étrave d'un vaiſſeau.

GINDANT, Guindant. *De lengte van het zeil.*

C'eſt un terme pour exprimer la hauteur ou longueur des voiles, ſelon M. Ozanan & Guillet. On dit, par éxemple, Cette voile a vingt aunes de gindant.

GINGUET. Voiez, E'linguet.

GIROUETTES. *Vleugels, Top-ſtaanders, Vaantjes, Splits-vaanen.*

Ce ſont de petites piéces d'étoffe, ordinairement de toile, ou d'étamine, qu'on met au haut des mâts des vaiſſeaux. Ces ſortes de girouëttes ſervent au même uſage que les girouëttes de terre, ſavoir à marquer d'où vient le vent. Voiez, Pavillon.

„L'uſage des Giroüettes, outre l'ornement qu'elles donnent à un vaiſſeau, „eſt de faire connoître d'où le vent vient: car s'il falloit chercher le rumb „du vent par d'autres voies, on courroit ſouvent riſque de ſe mépren„dre de deux & trois rumbs. Outre cela, on fait auſſi connoître par la „couleur qu'on donne à la girouëtte de l'artimon, ou par les armes qu'on „y peint, dequelle ville ou dequel endroit eſt le navire. Les Friſons di„ſent, *Vaanen, Vaantjes.*

GIROUETTES quarrées. *Vierkante vleugels.*

Elles ſont faites de pluſieurs cüeilles, & ont la figure d'un quarré long.

GIROUETTES à l'Angloiſe. *Lange en ſmalle vleugels, op ſijn Engelſch.*

Celles-ci ſont longues & étroites.

GIROUETTES Flamandes. *Geſplitſte vleugels, op ſijn Nederduitſch.*

Elles ſont échancrées par-dedans, en maniére de cornette; leur couleur eſt rouge, blanc & bleu.

GISEMENT. *Het leggen der kuſten.*

Ce terme ſe dit de la ſituation des côtes & des parages, ſelon les rumbs de vent qui regnent en droiture de l'un à l'autre.

GIST, Git, & Giſent. *Legt, Leggen.*

Ce ſont deux termes dont on ſe ſert pour exprimer les ſituations ou giſemens de la marine. On dit, Ces iſles giſent Nord & Sud, à la diſtance de trois lieuës, c'eſt-à-dire, qu'au reſpect l'une de l'autre, la premiére eſt au Nord & l'autre au Sud. Ce rocher gît Eſt & Oüeſt avec ce havre, à la diſtance dune lieüe Ce cap & ce port ſont à cinq milles l'un de l'autre, & giſent entre eux Nord peu à l'Eſt, & Sud peu à l'Oüeſt.

G L.

GLACE. *Ys.*

COUPER les glaces autour d'un vaiſſeau. *Een ſchip uitbijten.*

GLAçONS, Bancs de glace. *Schot-ijs.*

Ce ſont de grandes piéces de glaces qui ſe détachent & qui flotent ſur l'eau, & s'y maintiennent longtems en divers païs froids, comme du côté de la Nouvelle Semble, où l'on voit des vaches de mer, ou Walruſſes, ainſi que les Hollandois les nomment, qui ſe repoſent & gîtent ſur ces glaçons.

GOEMON, Gouëſmon. Voiez, Sart.

GOLDRON. Voiez, Goudron. L'Ordonnance dit Goldron.

GOLFE. *Inham, Inwijk der zee, Zee-boeſem, Bogt, Golf.*

C'eſt un grand bras de mer qui ſe jette entre deux terres, plus grand que la baie, comme la baie eſt plus grande que l'anſe, & l'anſe plus grande que le port. Il y a, par éxemple, le golfe de Veniſe, autrement Golfe Adriatique, & le golfe Perſique entre l'Aſie & l'Afrique. Quand les golfes ont une fort grande étenduë ils prennent le nom de mers, & il y en a de deux ſortes, ſavoir, les golfes propres, qui ſont comme ſéparez d'avec la mer, parce-qu'ils n'ont communication avec elle que par un ou pluſieurs détroits, s'inſinuant dans les terres qui les environnent preſque de tous côtés; & les golfes impropres, qui ont une ouverture très-large vers la mer, dont ils font partie. Ils conſervent alors le nom de golfe, comme ceux de Bengala & de St. Thomas, ſur les côtes de notre continent; & les golfes de Panama & de St. Laurent dans l'Amérique.

GONDS & Roſettes. *Duimen en Duimelingen.* Voiez, Ferrure de gouvernail.

GONDOLE. *Gondel.*

C'eſt une petite barque plate & longue, qui ne va qu'avec des rames. L'uſage en eſt particulier ſur les canaux de Veniſe. La figure & la legéreté des gondoles, eſt tout-à-fait extraordinaire. Les moïennes ont trente-deux piés de long, & n'ont que quatre piés de large dans le milieu, finiſſant inſenſiblement par les deux bouts en une pointe très-aiguë qui s'élève toute-droite de la hauteur d'un homme. L'on met ſur la prouë un fer d'une grandeur extraordinaire: il n'a pas un demi travers de doigt d'épais ſur plus de quatre doigts de large, poſé ſur le tranchant; mais la partie ſupérieure de ce fer plus aplatie que le reſte, avance un long & large cou, en forme d'une grande hache, de plus d'un pié de face, de-ſorte que fendant l'air comme en menaçant, à-cauſe du mouvement de la gondole, il ſemble qu'il va couper tout ce qui s'opoſera à ſon paſſage.

GONDOLIERS. *Gondeliers.*

Ce ſont ceux qui mènent les gondoles à Veniſe. Ils ne ſont jamais que deux dans les gondoles, même dans celles des Ambaſſadeurs, excepté lorsque les perſonnes de marque vont à la campagne; car alors ils ſe mettent quatre. Les Gondoliers ſont debout, & rament en pouſſant devant eux. Celui qui vogue devant eſt dans l'eſpace qu'il y a depuis la partie couverte de la gondole juſqu'aux deux marches de l'entrée, apuïant ſa rame, du côté gauche, ſur le tranchant d'une piéce de bois plus haute d'un pié que le bord de la gondole, épaiſſe de deux doigts, & échancrée en rond, pour y loger le manche de la rame. Le Gondolier de derriére eſt élevé ſur la poupe, afin de voir la prouë par-deſſus la couverture; mais il ne ſe tient que ſur un morceau de planche qui déborde de quatre doigts ſur le côté gauche de la gondole, ne ſe tenant qu'au manche de ſa longue rame, qui eſt apuïée au côté droit.

GONNE. *Een Ton, of Tonne.*

C'eſt un vaiſſeau qui eſt d'un quart plus grand qu'un baril, dans lequel on met de la biére, ou d'autres liqueurs.

GORET, Gorret. *Schrobber, Varken.*

C'eſt

C'eſt un balai plat fait entre deux planches, & emmanché d'une longue perche. On s'en ſert à nétoïer les bas du vaiſſeau que l'eau couvre.

Si le balai nommé Goret dont les François ſe ſervent eſt plat, c'eſt une maniére différente de celle des Flamands, dont les Gorets ſont de gros balais cloüez entre deux planches, qui ſont amarrées à une corde. On porte cette machine au bout du vaiſſeau, on la met deſſous, & on la tire par l'autre bout avec le cabeſtan, de-ſorte qu'en paſſant elle nétoie & grate le vaiſſeau.

GORETER. *Schrobben, Varkenen.*

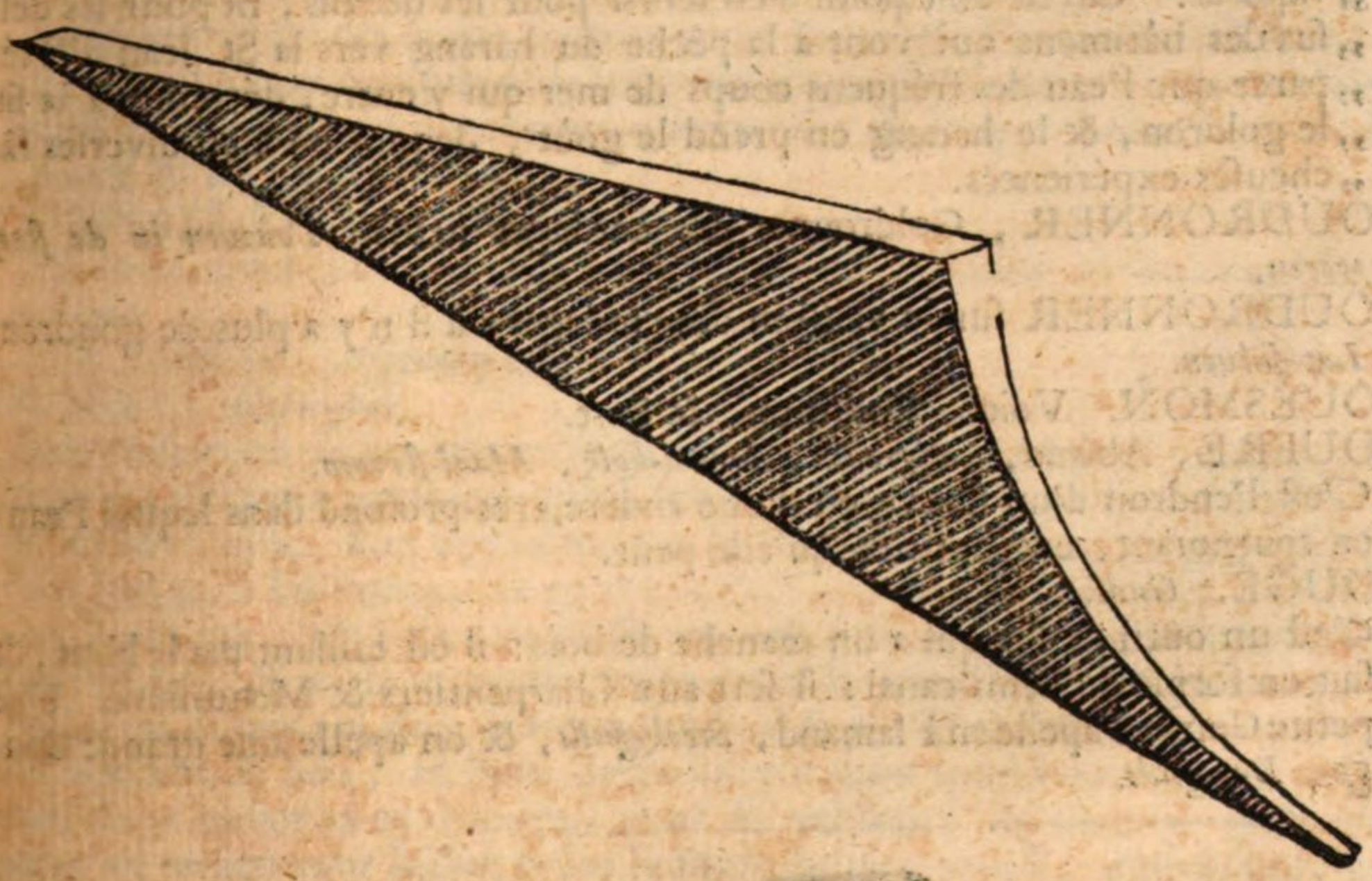
C'eſt nétoïer avec un goret la partie du vaiſſeau qui eſt cachée dans l'eau.

GORGE'RES, Coupe-gorges. *Onderknies.*

Ce ſont des piéces de bois recourbées en arc, qui s'élèvent au-delà de l'étrave, & viennent regner ſous l'éperon du navire, du côté de l'eau.

GORGE'RE, Coupe-gorge, Taillemer. *Schegge, Knie aan 't galjoen.*

Ce mot au ſingulier ſe prend en général pour toutes les piéces, ou gorgéres enſemble, c'eſt-à-dire pour le deſſous de l'éperon, ou la partie inférieure qui regarde l'eau, & qui eſt formée par des courbes de charpenterie. Et comme c'eſt la gorge du vaiſſeau qu'elles forment, on les a apellées Courbes de gorge; mais le vulgaire des matelots a dit par corruption, la Coupe-gorge, & la Gorgére. Voici une figure de gorgére empruntée d'un Auteur Flamand: on la peut auſſi voir dans la figure d'un éperon, ſous le mot E'peron.



GOSSE. Voiez, Coſſe.

GOUDRON, Goldron, Goudran, Gouldron. *Teer.*

C'eſt une compoſition noire & liquide, qui eſt une ſorte de raiſine gluante, qui dégoute des pins & des ſapins, ſoit naturellement, ſoit par les inciſions qu'on y fait; & qui devient noire quand elle eſt cuite. On en imbibe

imbibe le bois & les cordages des vaiſſeaux, afin-qu'ils réſiſtent à l'eau, au vent, & à l'ardeur du ſoleil. On l'aporte de Dantzic & de Baïonne. On dit, Goudronner un vaiſſeau ou quelque autre choſe. La derniére Ordonnance de marine dit Goldron & Goldronner. Le Goldron doit avoir le grain fin & liquide, ſans être brûlé, ni mêlé de craſſe, ni d'eau: celui de Weybourg du barrillage de chêne eſt préféré à tout autre, hormis à celui du Roïaume, dans les arcenaux où l'on en peut avoir.

„Le Goudron dont on frote les vaiſſeaux par-dehors, & dans les hauts, pour „empêcher le bois de ſe fendre & de ſe pourrir, nous vient de Moſcovie „& de Suéde. On le tire du bois qui n'eſt pas propre à mettre en œuvre, „qu'on fait brûler, & qui en brûlant rend cette ſorte de liqueur. On „l'aporte en des tonneaux aſſez étroits, & il ſe vend par leſte, ou douze „tonneaux, mais parce-qu'il s'en faut toujours quelque choſe que les ton„neaux ne ſoient pleins, on en donne treize pour douze. Sa couleur fait „juger de ſa bonté. Le meilleur eſt celui qui eſt le plus clair, & qui tire „le plus ſur le jaune; & l'on eſtime le plus celui qui vient de la ville de „Weybourg, & qui eſt marqué d'un W couronné. Il valoit à Amſter„dam, à la fin de l'an 1700. vingt à vingt & une livre de gros le leſte, „c'eſt-à-dire, ſix-vingts à ſix-vingts-ſix livres: celui de Moſcovie valoit „vingt livres dix ſous de gros à vingt & une livre dix ſous; & celui de „Stokolm dix-neuf livres dix ſous à vingt livres. Il faut prendre garde à „ne mettre pas le goldron trop épais ſur les vaiſſeaux, ſur-tout dans les „dedans, parce-qu'il empêche les humidités qui corrompent le bois de s'é„vaporer. On ne doit point s'en ſervir pour les dedans, ni pour les deſ„ſus des bâtimens qui vont à la pêche du harang vers la St. Jean d'Eté, „parce-que l'eau des fréquens coups de mer qui y entre, détrempe à la fin „le goldron, & le harang en prend le goût; dequoi on a eu diverſes fâ„cheuſes expériences.

GOUDRONNER, Goldronner des cordages neufs. *Touwen in de ſtoof teeren.*

GOUDRONNER ſur le vaiſſeau des cordages où il n'y a plus de goudron. *Lap-ſalven.*

GOUESMON. Voiez, Goëſmon, & Sart.

GOUFRE, Abîme, *Afgrondt*, *Draai-kolk*, *Maal-ſtroom.*

C'eſt l'endroit d'un fleuve, ou d'une riviére, très-profond dans lequel l'eau, en tournoïant, engloutit ce qu'elle peut.

GOUGE. *Guds.*

C'eſt un outil de fer qui a un manche de bois: il eſt taillant par le bout, & fait en forme de demi-canal: il ſert aux Charpentiers & Menuïſiers. Une petite Gouge s'apelle en Flamand, *Steek-guds*, & on apelle une grande Gouge, *Dop-guds.*

GOUJON. *Een Spilletje.*

C'eſt une cheville de fer à pointe perduë.

GOUJONS de poulie. *Bouten tot de bloks, Spilletjes.*

GOUJURE. *Goot.*

C'eſt une entaille faite autour d'une poulie, afin d'encocher l'étrope. Ce mot ſe dit auſſi de celles qu'on fait autour d'un cap de mouton ou qui ſervent à tenir les haubans.

GOUJURE de chouquet. *Keep, Goot.*

C'eſt l'entaille qu'on fait à chaque bout, par où paſſe la grande étague.

GOULDRON. Voiez, Goudron.

GOUPILLE. *Spie, Speil.*

C'eſt une ſorte de petite clavette, faite de fer, plate & en forme de languette, & que l'on met dans les ouvertures des chevilles de fer pour les tenir fermes.

GOURMETTE. *Een Jong, Een Swabber.*

C'eſt un valet, ou garçon, qu'on emploie dans le navire à toute ſorte de travail. Ses fonctions ſont particuliérement de nétoïer le vaiſſeau, & de ſervir l'équipage. Ce terme eſt Provençal.

GOURMETTE. *Een Wagter, of Waaker, op een ſchuit, of op een ligter.*

C'eſt la garde que les Marchands mettent ſur un bateau, ou ſur une allége, pour la conſervation des marchandiſes.

GOURNABLES. *Naagels, Houte-nagels, Naai-naagels.*

On apelle ainſi certaines chevilles de bois qui ne ſont point façonnées, & dont on ſe ſert pour atacher les planches du bordage avec les genoux, les allonges, & les autres membres d'un vaiſſeau. Voiez, Chevilles de bois.

GOURNABLES pour les écarts de la quille. *Schei-nagels, Keer-naagels.*

„Les Gournables des écarts doivent avoir un pouce d'épais, ou de diamé-
„tre, par chaque cent piés de la longueur du vaiſſeau: ceux qu'on emploie
„dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, doivent avoir un
„pouce & un quart d'épaiſſeur.

GOURNABLER un vaiſſeau. *Naagelen.*

C'eſt mettre des chevilles pour la conſtruction & liaiſon du bordage d'un vaiſſeau.

GOURNABLE'. *Afgenaagelt.*

GOUSSET. *Helm-ſtok.*

Voici encore un de ces termes ſur leſquels on ne ſait quel parti prendre, à-cauſe des différens ſentimens qu'on trouve tant dans les Auteurs, que parmi les Mariniers. Les uns diſent que le Gouſſet eſt la barre du gouvernail dans les petits bâtimens, & en ce cas c'eſt *Helm-ſtok* en Flamand. D'autres diſent que c'eſt la boucle de fer qui eſt autour du bout du timon du gouvernail, & où la manuelle entre pour le joindre; & en ce cas c'eſt *Beugel om de roer-pen daar de kolder-ſtok heen ſteekt.* D'autres diſent que c'eſt un morceau de bois, au bout duquel il y a deux tourillons, qui entrent dans deux barrotins au deuxiême pont du vaiſſeau: ils ajoûtent qu'il eſt percé au milieu pour laiſſer paſſer la barre du gouvernail, c'eſt-à-dire, la manuelle qui fait tourner & arrêter le timon. C'eſt-là une deſcription du hulot, où eſt la noix; & en ce cas c'eſt, *Bril, en Bril-gat.*

GOUTTIE'RES, Goutiéres. *Waater-borden, Waater-gangen, Uitwaateringen.*

Ce ſont de longues piéces de bois, qui ont aſſez d'épaiſſeur, & qu'on fait

regner le long du pont, tout-autour du vaiſſeau, en-dedans. C'eſt dans ces piéces de bois que ſont percez les dalots par où l'eau d'entre les ponts trouve à s'écouler. Les dalots mêmes s'apellent auſſi Gouttiéres.

GOUTTIE'RES. *Buſſen.*

Ce ſont des trous dans le bois du vaiſſeau, par leſquels l'eau paſſe. Voiez, Dalots.

GOUVERNAIL. *Roer, Stuur.*

C'eſt une longue piéce de bois, plate & large, ou un aſſemblage de pluſieurs piéces, qui ſe met ſur des pentures de fer à l'arriére du vaiſſeau, le long de l'étambord, de-ſorte qu'elle eſt mobile, & portant dans l'eau elle diviſe les vagues, & les jettant ou à-droit, ou à-gauche, par le mouvement que lui donne la barre du Timonier, elle fait auſſi mouvoir le corps du vaiſſeau, tantôt à ſtribord, tantôt à babord, ſelon les diverſes néceſſités de la navigation.

„Selon le ſentiment de quelques Charpentiers, on doit donner quatre pou-
„ces de largeur au gouvernail, par chaque douze piés de la longueur du
„vaiſſeau; ſi-bien que le gouvernail d'un vaiſſeau de cent piés de long, de
„l'étrave à l'étambord, doit avoir trente-trois pouces de large.

„Les Charpentiers qui ont proportioné le vaiſſeau de cent-trente-quatre piés
„de long, donnent à ſon gouvernail vingt-ſix pouces de long, trois piés
„ſix pouces de large par le bas, douze pouces d'épais en-dedans, & dix
„pouces en-dehors. Il ne peut être plus long, parce-qu'il donneroit con-
„tre le voutis, qui en empêcheroit le jeu; & d'ailleurs cela ſeroit inutile
„parce-que jamais l'eau ne monte ſi haut. Il ne peut auſſi être plus court,
„parce-qu'il faut que le timon ſoit juſtement contre le haut de la gardien-
„nerie, vu-que s'il étoit plus bas il l'embarraſſeroit tellement qu'il n'y au-
„roit pas moien de s'en ſervir. Il ne doit pas auſſi deſcendre plus bas que
„la quille, parce-qu'il pourroit donner contre le fond.

„Pour ſa largeur de trois piés ſix pouces par le bas, la raiſon que ces mêmes
„Charpentiers en rendent, eſt que s'il étoit plus large le vaiſſeau en ſeroit plus
„difficile à gouverner à-cauſe de la peſanteur, & qu'il y auroit plus de danger
„qu'il ne fût briſé par les coups de mer; car tout le monde ſait que l'eau trou-
„ve plus de priſe & fait plus d'éfet ſur les corps étendus & peſans, que ſur
„ceux qui ſont plus petits & plus legers. Que ſi l'on faiſoit auſſi le gou-
„vernail trop étroit, il ne ſe feroit pas aſſez ſentir au vaiſſeau. On le tient
„plus large par le bas que par le haut, parce-que c'eſt la partie qui eſt dans
„l'eau qui produit tout l'éfet, & que pouvant ſans incommodité être plus
„étroit par le haut, il en a plus de force; car le vent & l'orage ont moins
„de priſe ſur une petite étenduë de bois, que ſur une plus grande.

„Les vaiſſeaux ne ſentent pas leur gouvernail, quand les courans viennent
„en côté, & qu'ils ont plus de force que n'en a l'aire du vaiſſeau; ou quand
„le gouvernail étant trop étroit, la quantité d'eau qui l'environne n'eſt
„pas aſſez grande, & par-conſéquent n'a pas aſſez de force pour le faire
„mouvoir; éfet qui eſt auſſi produit par le calme. Cela arive encore lors-
„que le gouvernail n'eſt pas bien proportioné; ou quand les vaiſſeaux n'ont
„pas aſſez de tirant d'eau à l'arriére; ou quand ils ont l'arriére trop large,
„& que leur largeur rompt la force de l'eau, & l'empêche de donner aſſez
„contre le gouvernail. Quand le gouvernail eſt opoſé au vent, c'eſt le
„moien

„moien de faire droite route. Par éxemple, „ſi le vent pouſſe le vaiſſeau à l'Eſt, & que „le jeu du gouvernail le veüille faire tour- „ner à l'Oüeſt, le vaiſſeau ſillera juſte au „milieu de ces deux rumbs, & courra ou au „Nord, ou au Sud. C'eſt ce qui rend le „vent de bouline ſi commode & ſi utile.

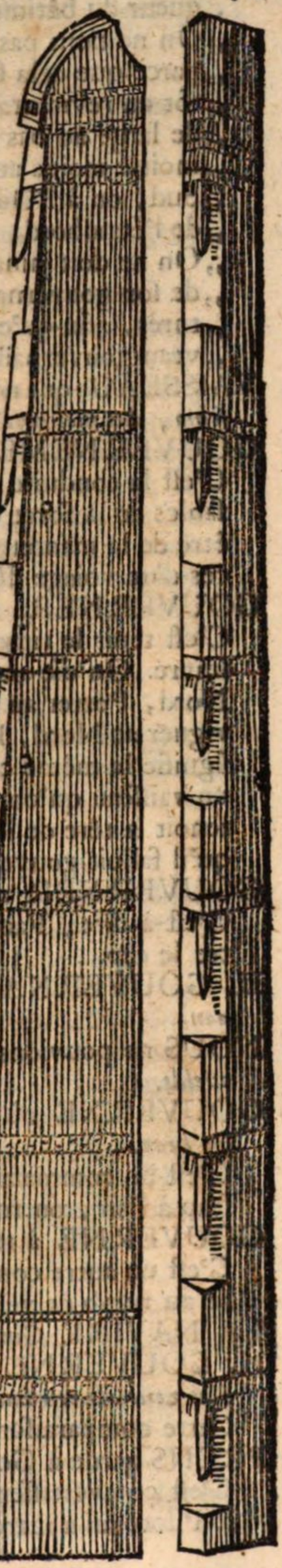
„On met des clavettes dans les gonds du „gouvernail pour empêcher qu'il n'en ſor- „te; & pour le mieux arrêter encore on „fait paſſer une ſauvegarde au-travers, qui „eſt amarrée au vaiſſeau. On voit aſſez ſou- „vent des trous dans le bas plancher de la „chambre du Capitaine, par où l'on paſſe le „gouvernail pour le ſuſpendre, & en ce cas „on n'eſt point obligé de changer de place „les bancs qui ſont dans la chambre: mais „cela ne ſe peut pratiquer à-moins que les „vaiſſeaux n'aïent beaucoup de revers.

„Pendant les grandes tempêtes, on n'ata- „che pas toujours la barre du gouvernail ſous „le vent, pour ſe laiſſer aller à la dérive; „on le fait tenir par quatre ou cinq hom- „mes, qui lui laiſſent un peu de jeu, & qui „le gouvernent par le moien de palans qui „ſont amarrez à la barre. Cela ſe peut faire „auſſi par deux hommes qui ſont ſur le pre- „mier pont, & pour cet éfet il y a quelque- „fois un rouët ſous la manuelle, par où „paſſe une corde avec laquelle ils gouver- „nent. La même choſe ſe pratique dans les „autres ocaſions où le vaiſſeau ne ſont pas „bien ſon gouvernail. Plus le gouvernail „eſt en-travers plus eſt-il difficile à faire „joüer.

VOICI ce qu'un autre Auteur a écrit ſur ce ſujet.

„Le Gouvernail doit être de même épaiſſeur „que le derriére de l'étambord auquel il eſt „ataché. S'il eſt plus épais, il retarde le „ſillage du vaiſſeau; & s'il eſt moins épais, „le vaiſſeau ne gouverne pas comme il faut.

„Les Gouvernails des bâtimens qui navi- „guent ſur les eaux internes, lacs, rivié- „res &c. qui ne ſont que de petites bor- „dées, & qui revirent inceſſamment, com- „me les ſemalles & les wydts, les cagues, „les damelopres &c. ont ordinairement un „pié de large par chaque dix piés de la lon-



„gueur du bâtiment; mais la partie qui eſt ſous l'eau, doit être plus large
„On ne tient pas le gouvernail d'un grand vaiſſeau ſi large à proportion,
„parce-que cela ſeroit inutile, & que le gouvernail ſe briſeroit bien plu-
„tôt en revirant. Depuis quelque tems on ne lui donne que trois pouces
„de large au bas, par chaque dix piés de la longueur du vaiſſeau, & la
„moitié moins au-deſſus de l'eau. Les vaiſſeaux qui doivent naviguer au
„Sud, ou à l'Oüeſt, doivent avoir la partie de leur gouvernail qui regar-
„de l'étambord, garnie de cuivre, à-cauſe des vers.
„On ne doit jamais manquer d'avoir dans un vaiſſeau un gabarit bien éxact
„de ſon gouvernail, & du talon de la quille, de l'étambord, & des pen-
„tures, afin-qu'en cas d'accident, on puiſſe s'en ſervir pour faire un nou-
„veau gouvernail.

VAISSEAU qui ne ſent point ſon Gouvernail. *Een roer-hardt en ongeſondt ſchip, dat niet wil vallen, dat uit ſijn roer is.*

GOUVERNEMENT. *Schips-beſtier.*

C'eſt la conduite du vaiſſeau. Le Maître & le Pilote ne ſont pas reſponſables de la force des courans, ni des vents contraires; mais ils le doivent être de la manœuvre & du mauvais gouvernement. On dit, que le ſuccès d'un voiage dépend du bon gouvernement du Pilote.

GOUVERNER. *Stieren, Suuren, Aan 't roer ſtaan.*

C'eſt tenir le timon, & porter le cap ſur le rumb de vent que l'on veut ſuivre. On dit auſſi, Gouverner au Nord, Faire route au Nord, Faire le Nord, Porter au Nord, Courir au Nord, Faire ſa courſe au Nord, Naviguer au Nord, Faire voiles au Nord, & Gouverner Nord. Tout cela ſignifie la même choſe. Nous marchions à petites voiles, gouvernant ſur un vaiſſeau qu'on voioit à l'ancre, à deux lieuës de nous. L'Oiſeau, qui tenoit la tête de l'eſcadre, s'aprocha à la portée du canon, & l'on crut qu'il falloit gouverner droit à ſon arriére.

GOUVERNER au Nord, ou Gouverner Nord, *Noord aanleggen.*

C'eſt-à-dire, Faire route au Nord. Voiez, Faire route, Porter & Mettre le cap.

IL GOUVERNA ſur la principale eſcadre. *Hy hielt 't op het hoofdt-eſquadre aan.*

NOUS ne pouvions plus Gouverner. *Wy hadden het ſchip niet meer in ons geweldt.*

GOUVERNE où tu as le cap. *Hou ſoo regt heen, Man te roer; Soo houdt, ſoo heen.*

C'eſt un commandement que l'on fait au Timonier, de gouverner le vaiſſeau à l'air, ou rumb de vent, où il eſt.

GOUVERNE à tel air de vent. *Hou die ſtreek, Hou ſulke of ſulke ſtreek.*

C'eſt un autre commandement qu'on fait au Timonier, afin-qu'il gouverne au rumb de vent qu'on lui marque.

LE NAVIRE Gouverne-t-il. Voiez, Navire.

IL GOUVERNE comme un poiſſon. *Het loopt door waater als een viſch, Het zeilt als een haaring.*

Cette comparaiſon eſt pour faire entendre que le vaiſſeau gouverne bien.

PRENS garde à Gouverner. *Pas wel op uw ſtuur.*

C'eſt un avertiſſement au Timonier de bien gouverner à l'air de vent que le Pilote lui a marqué.

ON A DE la peine à bien Gouverner ſur les grands vaiſſeaux. *Groote ſchee-pon leggen ongemanieert in zee.*

GOUVERNEUR, ou Timonier. *De man te roer.*

C'eſt celui qui tient la barre du gouvernail pour conduire le vaiſſeau ſelon ſon quart. Voïez Timonier.

G R.

GRAIN d'orge, ou Ligne. *Het twaalfſte deel van een duim.*

C'eſt la douziême partie d'un pouce, qu'on apelle autrement ligne, meſure dont les Charpentiers ſe ſervent.

GRAIN de vent. *Kaak, Bui, Vlaag, Donder-windt met vlaagen.*

C'eſt un nuage comme un tourbillon qui paſſe en fort peu de tems, & qui donne du vent, ou de la pluïe, & quelquefois les deux enſemble. Il faut alors avoir ſoin de ſe tenir prêt aux driſſes & aux écoutes, pour les larguer s'il eſt néceſſaire. Nous découvrîmes à la bande de l'Eſt un nuage, qui étant venu à nous nous deſempara de nos deux huniers, parce-qu'on négligea de les amener aſſez tôt. Le Gabier aïant aperçu à l'Oüeſt un petit nuage dont l'étenduë ne paroiſſoit que de dix à douze piés, cria trois ou quatre fois, Au Grain, *Daar komt een bui op.* En éfet un moment après nous endurâmes pluſieurs grains, qui portérent ſur nos voiles & ſur la manœuvre, de-ſorte que le vaiſſeau demeura deſemparé. Nous fûmes pris d'un grain. Il ſe forma des grains qui nous donnérent le vent de Sud.

GRAIN peſant, ou Grain qui pèſe. *Een ſwaare bui.*

C'eſt celui qui eſt acompagné d'un gros vent.

GRAPIN, Hériſſon, Riſſon, Harpeau. *Dreg, Dregge, Enter-dregge.*

C'eſt une petite ancre qui a cinq pattes, & qui ſert à tenir une chaloupe ſur le rivage, ou en quelque autre endroit. Le terme de Grapin, eſt le meilleur.

MOÜILLER le Grapin. *Dreggen.*

GRAPIN à main, ou Grapin d'abordage. *Dregge, Enter-dregge, Handt-enter-dregge.*

C'eſt un croc, qu'on jette avec la main, de deſſus les haubans & le beaupré, ſur un vaiſſeau ennemi qu'on veut acrocher, ce qui le fait apeller auſſi Grapin d'abordage. Les matelots qui le doivent jetter, ſe mettent ou ſur les haubans, ou ſur le beaupré, & ſouvent ſur les écotars, & lors-que le grapin a ſaiſi quelque choſe du vaiſſeau ennemi, on hale la corde qui eſt atachée au grapin, & on fait aprocher les deux vaiſſeaux.

Pour les Anglois ils jettent ordinairement les grapins dans les hauts du vaiſſeau, & tâchent d'acrocher la dunette ou le château d'avant, & d'y ſauter en même tems, étant, pour cet éfet, bien pourvus de haches d'armes, de ſabres, & de mouſquets.

GRAPIN de brulot. *Enter-dregge.*

C'eſt un grapin qui a des crochets au-lieu de pattes. On les met au bout du mât de beaupré & des vergues des brulots, pour acrocher le navire qu'on veut brûler.

JETTER le Grapin d'abordage. *Dreggen, De dreggen werpen en vaſt hechten.*

GRAPINS de Charpentier. *Timmermans-haaken.*

GRAS. Bois ou bordage trop gras. *Een hout of plank die dik is over den viſch.*

C'eſt un terme de Charpentier pour dire qu'une piéce de bois, qu'un bordage à trop d'épaiſſeur, ou de largeur, qu'il ne peut entrer dans le lieu où on le veut placer, & qu'il faut le diminuer ; ce qu'ils apellent Démaigrir.

GRASSE BOULINE. Voiez, Bouline.

GRATTER un vaiſſeau. *Schrappen.*

C'eſt râcler & purger le bois du vieux goudron qui eſt deſſus. On gratte les dehors du vaiſſeau, ſes ponts & ſes mâts, lors-que le Capitaine trouve qu'il eſt néceſſaire, & cela ſe fait avec un outil nommé Râcle pour le moins une fois l'An, vers le Printems. Auſſi-tôt qu'on a gratté ou râclé les bordages des côtés, il faut les goudronner avec du goudron chaud, parce-qu'autrement le bordage ſe noircit, ſur-tout s'il pleut deſſus avant qu'on le goldronne.

GRATOIR, Gratoirs. *Schrab-yſer, Schrap-yſer.* Voiez, Râcle.

GRAVE, La Grave. *Een ſteenagtige ſandt aan den oever van de zee.*

Ce mot ſignifie parmi les équipages des vaiſſeaux de Terre-neuve, un eſpace plein de cailloüage ſur le bord de la mer, où les pêcheurs font ſécher au Soleil leur moruë & d'autres poiſſons.

GRELIN, Greſſin, Guerlin. *Greling.*

C'eſt le plus petit des cables du vaiſſeau, & qui ſert à l'ancre d'afourché: il ſert auſſi à toüer les vaiſſeaux. On dit, Nous donnâmes un grêlin au vaiſſeau que nous avions pris, afin de le toüer. M. Daſſié dit que les grêlins & les cables doivent être de trois torons, & chaque toron de trois cordons, & que les grêlins doivent avoir ſix-vingts braſſes de long, & les gros cables cent-cinq braſſes ſeulement.

GRENADE à main *Handt-granaat.*

C'eſt une petite boule de fer, creuſe en-dedans. Il y en a auſſi de fer blanc, de verre, de bois, ou de carton. La grenade a deux pouces & demi de diamétre. On la remplit d'étoupe & de poudre, & on lui fait prendre feu par le moien d'une fuſée miſe à ſa lumiére. Elle ſe jette à la main dans des poſtes où les ſoldats ſont preſſez, & elles ſont trés-bonnes dans un abordage, & pour faire rendre le vaiſſeau à ceux qui ſe ſont retranchez ſous un corps-de-garde, ou entre deux ponts. Mais il faut bien prendre garde à ne la pas tenir longtems, quand le feu a pris à la fuſée.

CHARGER & jetter des Grenades. *Handt-granaaten laaden en werpen, of ſmijten.*

GRENADIER. *Granadier.*

C'eſt le ſoldat qui eſt prépoſé pour jetter les grenades dans le navire ennemi. Il faut qu'il s'éxerce ſouvent avec des grenades faites de carton.

GRENADIE'RES. *Taſſen tot handt-granaaten.*

Ce ſont des gibeciéres où les Grenadiers mettent leurs grenades.

GRENIER. *Garnier, Garnieringe.*

Ce ſont des planches qu'on met au fond cale & aux côtez, juſques aux fleurs, quand on veut charger en grenier, pour mieux conſerver les marchandiſes.

GRENIER. Mettre en Grenier, Charger en Grenier. *Met ſtort-goederen laaden.*

C'eſt-à-dire, Embarquer du ſel, du blé, des légumes, au fond de cale, ſans les embaler.

GREVE. *Voet-ſtrandt.*
C'eſt un terrein plat, ſur le rivage de la mer, ou ſur le bord d'une riviére.

GRIBANE. *Een Gribuan, Een boot die op de kuſt van Normandije vaart.*
C'eſt une ſorte de barque ordinairement bâtie à ſole, & qui eſt depuis trente juſques à ſoixante tonneaux. On ſe ſert de ce bâtiment pour naviger en marchandiſe aux côtes de Normandie. Il porte un grand mât, un mât de miſéne ſans hunier, & un beaupré. Ses vergues ſont miſes de biais comme celles de l'artimon.

GRIGNON. *Hardt-broodt, of Tweebak aan ſtukken.*
C'eſt du biſcuit qui eſt par morceaux, & non en galettes.

GRIP. *Een ſoort van een Brigantijn.*
On apelloit ainſi autrefois un petit bâtiment que l'on équipoit pour aller en courſe, tel qu'eſt aujourdhui le brigantin.

GROS. Le Gros d'un vaiſſeau. *Het Hart van 't ſchip.*
„C'eſt le milieu du vaiſſeau. On y met les plus épais bordages par-„ce-que le bâtiment ſoufre plus en cet endroit, & qu'il a moins de force „qu'à l'avant & à l'arriére. La hauteur du gros d'un navire ſe prend à la „premiére préceinte, au milieu.

GROS-TEMS. *Swaar weer, Hardt weer, Ruuw weder.*
C'eſt un tems orageux. On ſe ſert préſentement beaucoup de ce terme. Voiez, Tempête & Tems.

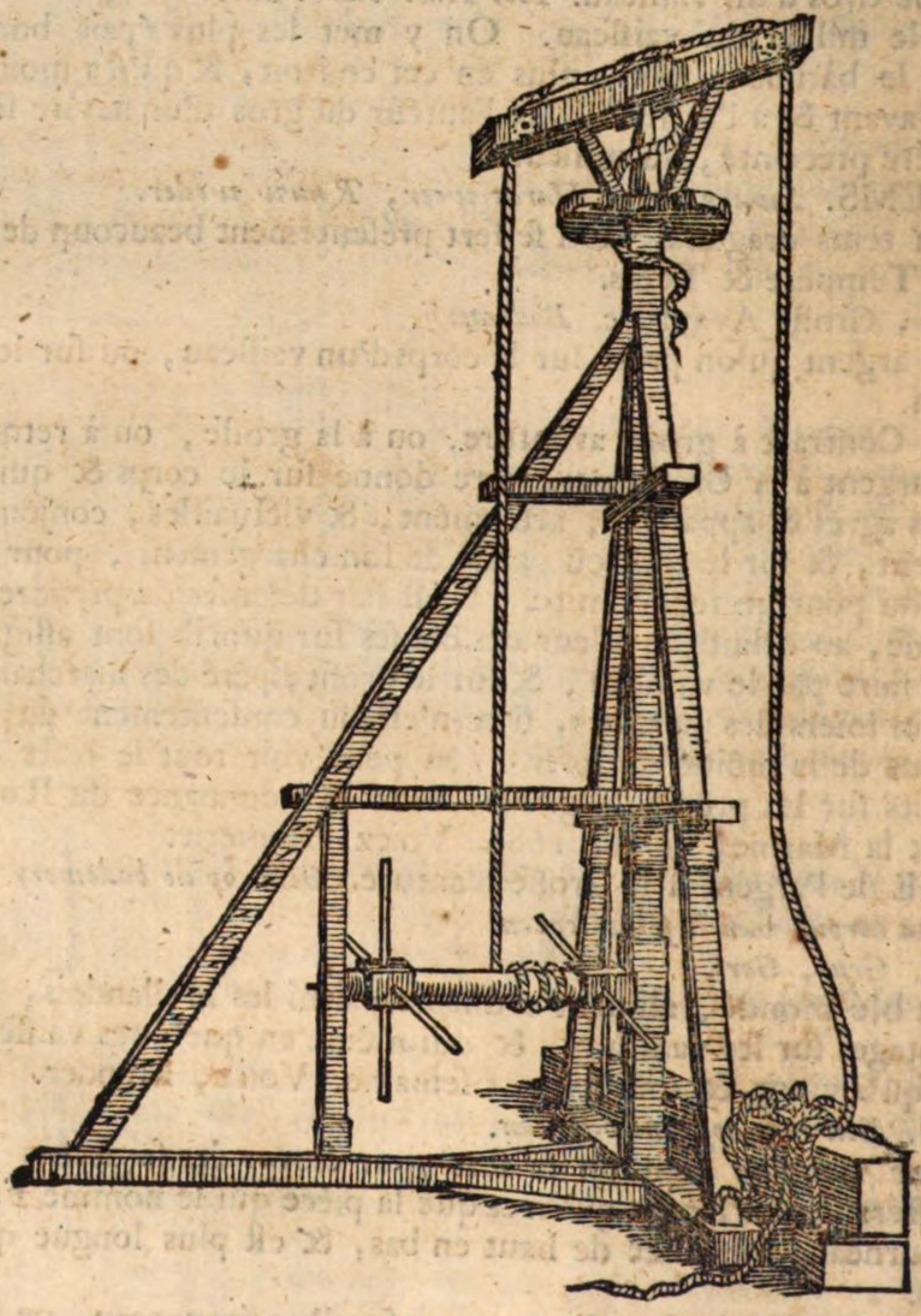
GROSSE, Groſſe Avanture. *Bodemerij.*
C'eſt un argent qu'on prête ſur le corps d'un vaiſſeau, ou ſur le corps & la cargaiſon.
On dit, Contract à groſſe avanture, ou à la groſſe, ou à retour de voiage. L'argent à la Groſſe peut être donné ſur le corps & quille du vaiſſeau, ſes agrès & apparaux, armement, & victuailles, conjointement ou ſéparément, & ſur le tout ou partie de ſon chargement, pour un voiage entier, ou pour un tems limité. Il eſt fait défenſes de prendre des deniers à la groſſe, au-delà de la valeur des choſes ſur quoi ils ſont aſſignez, & ſur le fret à faire par le vaiſſeau, & ſur le profit eſpéré des marchandiſes, même ſur les loïers des matelots, ſi ce n'eſt du conſentement du Maître, & au-deſſous de la moitié du loïer. On peut voir tout le reſte des Réglemens faits ſur les prêts à la groſſe, dans l'Ordonnance du Roi de France touchant la Marine, de l'an 1680. Voiez, Bomerie.

METTRE de l'argent à la Groſſe avanture. *Geldt op de bodemery doen, Geldt op caſk en corpus van 't ſchip leenen.*

GRUAU. *Grut, Gort.*
C'eſt du blé mondé, aliment ordinaire parmi les Hollandois, qui en font leurs potages ſur les vaiſſeaux, & qui même en quelques vaiſſeaux en ſervent juſqu'à vingt & une fois par ſemaine. Voiez, Monder.

GRUAU. *Een regt-opgaande Kraan.*
C'eſt une machine dont on ſe ſert pour élever des fardeaux. Le Gruau n'eſt différent de l'Engin qu'en ce que la piéce qui ſe nomme Fauconneau, ou E'tourneau, eſt poſée de haut en bas, & eſt plus longue que celle de l'Engin.
Le Gruau & l'Engin ſont donc compoſez d'un étourneau, ou fauconneau, nom-

nommé *Schuins-kraan-balk*, ſelon les ouvriers qui ſont emploiez à cet ouvrage, ou *Het nitſteekende Eeſels-hoofdt*, ſelon un bon Auteur ; avec la ſellette, *Dwars-ſchoor* ; & les liens, *Schuins-of-dwars-ſchoortjes* ; poſez au haut d'une longue piéce de bois qu'on nomme poinçon, *Pin*, *of Punt van de ſtaander*. Ce poinçon eſt aſſemblé par le bout d'embas à tenon & mortaiſe dans ce qu'on apelle la ſole, *Bedding* ; aſſemblée à la fourchette, *Dwars-balk onder*. Il eſt apuïé par l'échelier ou rancher, *Staart-balk* ; & par deux bras ou liens en contrefiche, *Schuins-ſtutten*. Les bras ſont poſez par en-bas aux deux extrémités de la ſole, & par en-haut dans un boſſage, *Borſt onder de pin*, qui eſt un peu plus bas que la ſellette. L'échelier eſt aſſemblé par en-bas dans une mortaiſe au-bout de la fourchette, & par en-haut dans le même boſſage où ſont arrêtez les bras : il a un tenon qui paſſe tout-au-travers d'une mortaiſe & au-delà du boſſage du poinçon, où il eſt arrêté avec une cheville.

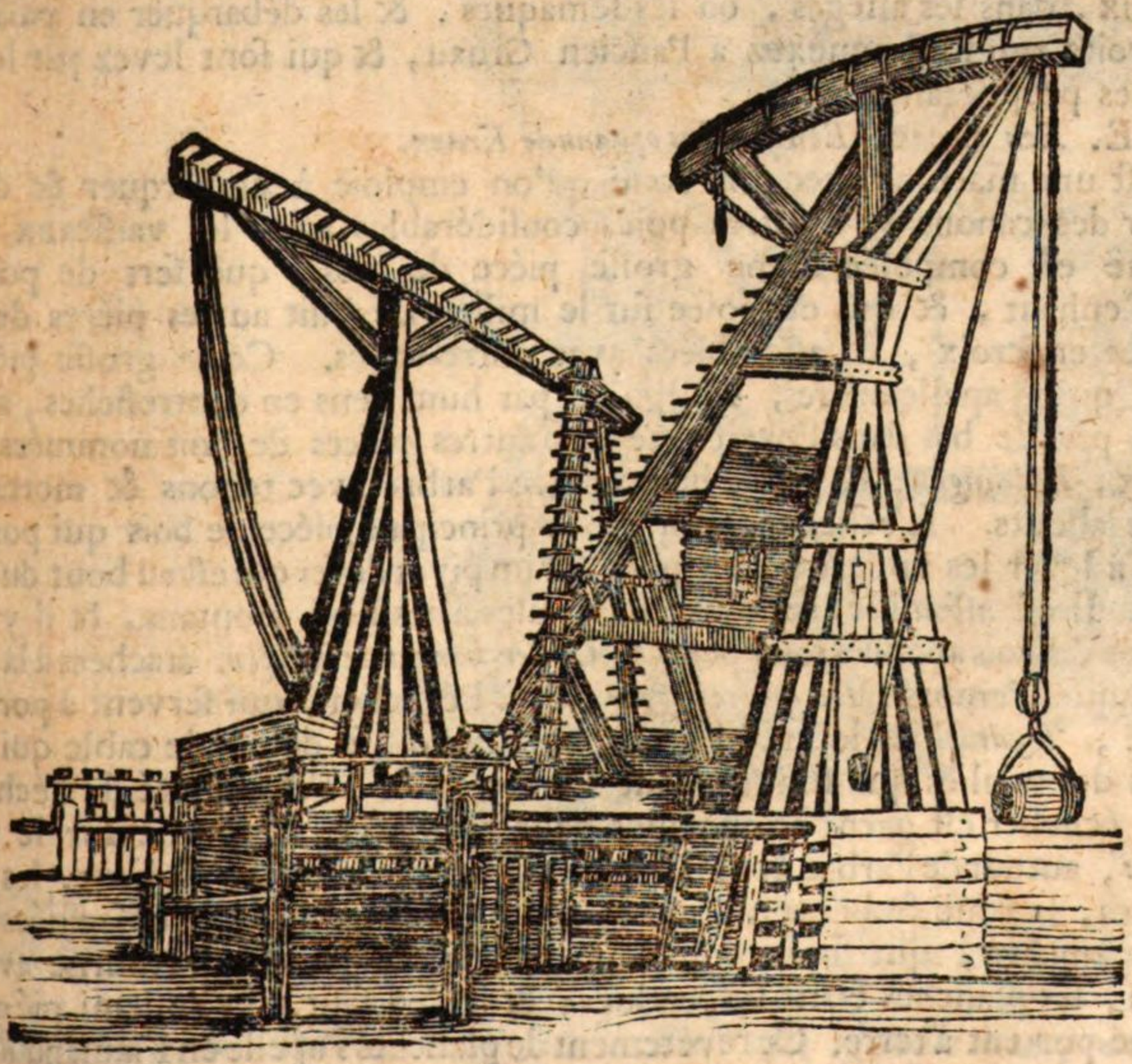


Les bras & le rancher ſont encore liez & arrêtez aux poinçons avec des moi-

moiſes, *Leggers*, aſſemblez avec tenons & mortaiſes, & des chevilles couliſſes qui ſe mettent & s'ôtent quand on veut. L'on met plus ou moins de moiſes l'une ſur l'autre ſelon la hauteur du Gruau, ou de l'Engin. Le rancher eſt garni de chevilles de bois qu'on nomme ranches, *Klampen tot de trap*, qui paſſent au-travers, & ſervent d'échelons pour monter au haut de la machine, & pour y mettre la ſellette, le fauconneau, les poulies & le chable. Il y a une jambette, *'t Been daar de ſpil in legt*, emmortaisée par un bout dans le rancher. Un des trous du treüil, ou tour, *Spil*, paſſe dans la jambette, & l'autre bout eſt ſoutenu par le poinçon. Les leviers qui ſervent à faire tourner le treüil, s'apellent auſſi bras, *Spaaken*. L'arbre au bout duquel eſt le poinçon s'apelle en Flamand, *Staander*; les poulies, *Schijven*; le chable, *Gein*, ou *Gijn-touw*. Voiez, Eſcoperge.

„Il y a des Gruaus à Amſterdam en deux endroits ſur le bord de l'eau, „ou plutôt dans l'eau même, les deux qui ſont au *Kampers-hoofdt* étant „éfectivement aſſez avancez dans l'eau, de-ſorte qu'on n'y peut aller qu'en „batcau : ils ſont apellez les grands Gruaus, & le petit eſt dans le *Bik-„kers-eilandt*. Tous deux, c'eſt-à-dire, les grands & le petit, apartiennent „en propre à l'Hopital par achat qu'il en a fait.

„Les deux grands Gruaus ſe touchent preſque, & par cette raiſon on „ne les nomme que le Grand Gruau, qui eſt tout conſtruit de bonnes pou-„tres & ſoliveaux de chêne, & dont l'arbre a plus de cent piés de haut, ſans „y comprendre le fauconneau.



„ Ce Gruau ſert à mâter & à démâter les vaiſſeaux, à charger & à déchar-
„ ger de gros paquets de marchandiſes, & tout ce qui eſt d'une peſanteur
„ extraordinaire comme les tombes, les lourdes maſſes de pierre, les fou-
„ dres de vin de Rhin, le canon &c. Les meules de moulin ſe chargent
„ & déchargent au petit gruau, à-moins qu'elles ne ſoient trop peſantes;
„ car il y en a de ſi peſantes que c'eſt tout ce qu'on peut faire que de les
„ décharger avec le grand gruau, puis-qu'autrefois on a veu une meule du
„ poids de vingt & une mille livres l'ébranler tout-à-fait & en emporter le
„ rancher.

„ Les propriétaires de ces Gruaux les donnent à ferme ou loïer, & les fer-
„ miers ſont obligez de les entretenir, avec les caliornes, poulies & tout
„ ce qui en dépend. Les droits qu'ils lèvent ſont limitez par divers Ré-
„ glemens.

„ Les Marchands & Maîtres de vaiſſeau, qui, par quelque accident, ſont
„ obligez de démâter ou remâter leurs propres vaiſſeaux, peuvent envoier
„ querir tout l'équipage qui ſert au gruau, & faire eux-mêmes leur ou-
„ vrage, mais ils n'en paient pas moins le droit. Ceux qui veulent em-
„ barquer ou débarquer eux-mêmes leur canon, & ſe ſervent des bateaux,
„ vaiſſeaux, palans & cordages d'autrui, paient auſſi, & ils doivent donner
„ avis au Commis des gruaux qu'ils veulent eux-mêmes faire leur ouvra-
„ ge.

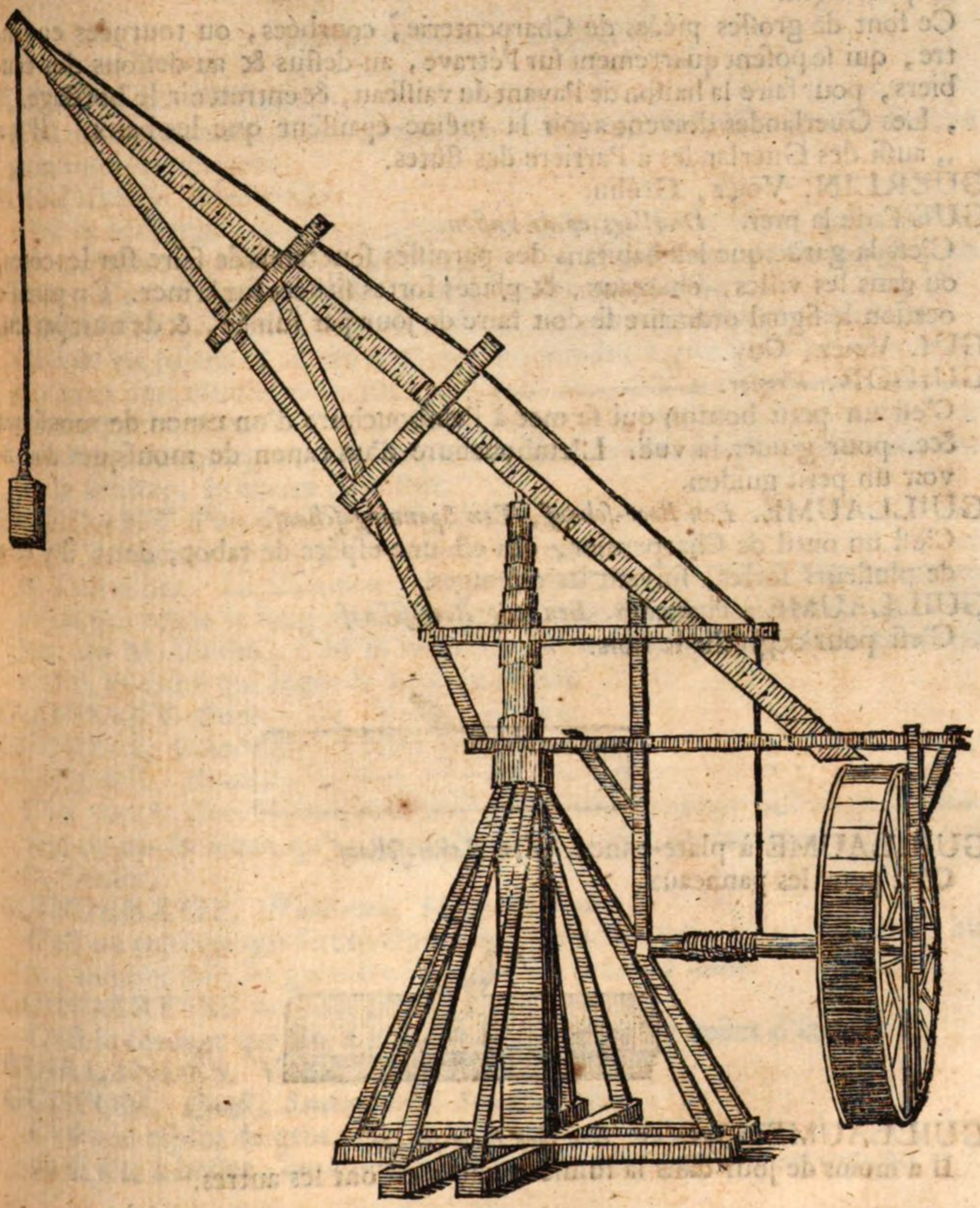
„ Il y a encore un Gruau au bout de l'arſenal de marine, ou de l'Amirauté,
„ du côté de la ville, où l'on peut embarquer le canon, & les autre peſans
„ faix, dans les alléges, ou les ſemaques, & les débarquer en païant les
„ droits qui ſont annèxez à l'ancien Gruau, & qui ſont levez par les mê-
„ mes propriétaires.

GRUE. *Een Kraan, Een ſchuins opgaande Kraan.*

C'eſt une machine avec une rouë qu'on emploie à embarquer & débar-quer des canons & d'autres poids conſidérables pour les vaiſſeaux. La Gruë eſt compoſée d'une groſſe piéce de bois, qui ſert de poinçon par enhaut, & qui eſt poſée ſur le milieu de huit autres piéces de bois miſes en croix, & aſſemblées avec entre-toiſes. Cette groſſe piéce de bois qu'on apelle arbre, eſt apuïée par huit liens en contrefiches, aſſem-blez par le bas dans l'extrémité des autres piéces de bois nommées raci-naux, *Beddingen*, & par le haut contre l'arbre avec tenons & mortaiſes avec abouts. L'échelier, qui eſt la principale piéce de bois qui porte & ſert à lever les fardeaux, eſt poſé ſur un pivot de fer qui eſt au bout du poin-çon. Il eſt aſſemblé avec pluſieurs moiſes à des liens montans, & il y a des piéces de bois apelleés ſous-pentes, *Onder-hangende balkjes*, atachées à la gran-de moiſe d'embas, *De groote legger*, & à l'échelier, qui ſervent à porter la rouë, *Radt*, & le treüil, autour duquel ſe devide le cable qui paſſe dans des poulies qui ſont au bout des moiſes & à l'extrémité de l'échelier. Cet échelier eſt garni de chevilles pour y monter, & tourne ſur le pivot *Punt*, autour de l'arbre & de ſon pié, ainſi que les moiſes, les liens, les ſous-pentes, la rouë & le treüil. Il y a des gruës qui ſont enfermées dans des planches, qui font comme un cabinet portatif qui tourne avec la gruë, les planches étant ſuſpenduës; & il s'en faut plus de demi-pié qu'el-les ne portent à terre. Ce revêtement de planches s'apelle en Flamand *Kraan-*

huis:

huis: le mammelon du treüil de la rouë, *De pinne, of 't punt van 't agterendt van de ſpil:* le bout qui entre dans la lumiére, *De pinne van 't voor-endt daar 't radt in is:* la lumiére, *'t Bus-gat daar de pinne van de ſpil in loopt.*



GRUME. Bois en Grume. *Ruig Hout, Onbeſlaagen Hout.*
C'eſt du bois qui n'eſt point équarri, & à qui on a laiſſé ſon écorce.

G U.

GUAI. Mât, ou autre Bois trop Guai. *Een maſt, of ander hout, dat in ſijn gat ſpeelt, of los in ſijn gat is; Het los of vaſt ſtaan des maſts.*

Quelque choſe de trop Guai, c'eſt-à-dire, une choſe qui eſt trop au large dans le lieu qu'elle ocupe.

GUERIDON. Voiez, Eſcoupe.

GUERLANDES, Guarlandes, Guirlandes, *Banden*, *Banden in de boeg*, *Krop-wrangen.*

Ce ſont de groſſes piéces de Charpenterie, courbées, ou tournées en cintre, qui ſe poſent quarrément ſur l'étrave, au-deſſus & au-deſſous des écubiers, pour faire la liaiſon de l'avant du vaiſſeau, & entretenir le bordage.

„Les Guerlandes doivent avoir la même épaiſſeur que les baux. Il y a „ auſſi des Guerlandes à l'arriére des flûtes.

GUERLIN. Voiez, Grêlin.

GUET de la mer. *De Wagt op de kuſten.*

C'eſt la garde que les habitans des paroiſſes ſont tenus de faire ſur les côtes, ou dans les villes, châteaux, & places fortes ſitüées ſur la mer. En pareille ocaſion le ſignal ordinaire ſe doit faire de jour par fumée, & de nuit par feu.

GUI. Voiez, Guy.

GUIDON. *Verſier.*

C'eſt un petit bouton qui ſe met à l'embouchure d'un canon de mouſquet &c. pour guider la vuë. L'embouchure d'un canon de mouſquet doit avoir un petit guidon.

GUILLAUME. *Een Boor-ſchaaf*, *Een Sponning-ſchaaf.*

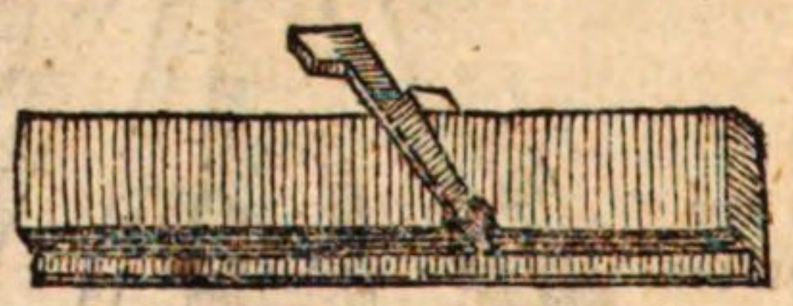
C'eſt un outil de Charpentier, qui eſt une eſpéce de rabot, dont il y en a de pluſieurs ſortes, ſuivant les ouvrages.

GUILLAUME à ébaucher. *Een ruig Boor-ſchaaf.*

C'eſt pour dégroſſir le bois.

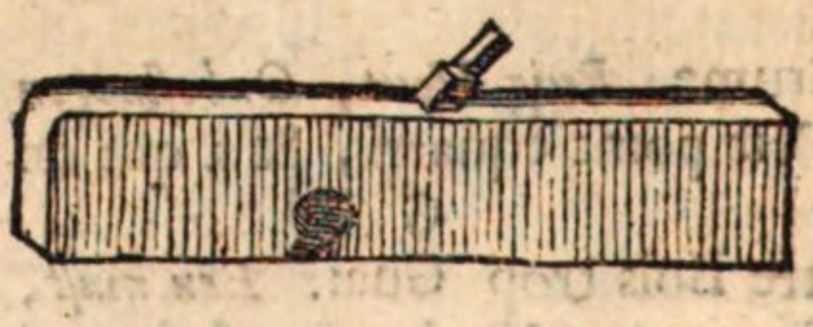
GUILLAUME à plate-bande. *Een Rabat-ſchaaf.*

C'eſt pour les panneaux.



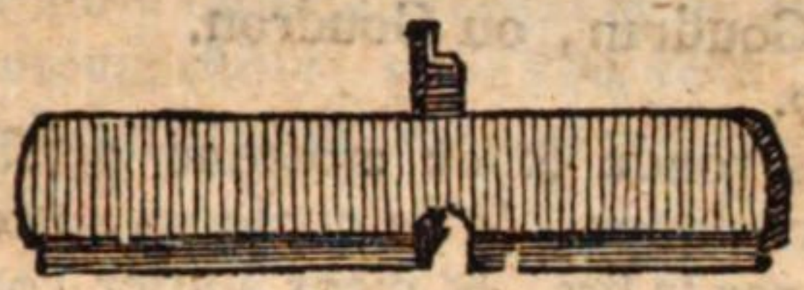
GUILLAUME à recaler. *Een ſoet Boor-ſchaaf.*

Il a moins de jour dans la lumiére que n'en ont les autres.



GUILLAUME debout. *Een ſteil-trap-ſchaaf.*

Il eſt apellé ainſi à-cauſe que le fer eſt debout.



GUINDAGE. *Het winden.*

C'eſt le mouvement des fardeaux que l'on hauſſe & baiſſe. L'iſſas ſert au guindage des vergues.

GUINDAGE. *Wind-geldt.*

C'eſt la décharge des marchandiſes du vaiſſeau, & le ſalaire qu'on donne aux matelots qui font cette décharge. On dit, Action de Guindage, en parlant d'un différent à juger entre compagnons matelots.

GUINDAGE. *Taakels, en al het touwerk dat gebruikt wordt om te winden.*

Ce ſont les palans & autres cordages qui ſervent à guinder. Le dommage qui arive aux marchandiſes par la faute du Maître & de l'équipage, ou pour n'avoir pas bien fermé les écoutilles, amarré le vaiſſeau, fourni de bons guindages & cordages, ou autrement, ſont avaries ſimples, qui tombent ſur le Maître, le navire & le fret.

GUINDANT d'un pavillon. *Vlag-breedte.*

C'eſt la hauteur qui regne le long du pavillon, ou ſa largeur, ſelon M. Deſroches. Le Guindant, dit auſſi M. Ozanan, c'eſt la hauteur du pavillon qui regne le long du bâton qu'on apelle E'pars. Le battant du pavillon, dit M. Guillet, c'eſt ſa longueur qui voltige en l'air, & le guindant c'eſt ſa hauteur qui regne le long du bâton.

GUINDANT d'une voile. Voiez, Gindant.

GUINDAS, Guindeau. Voiez, Virevaut.

GUINDER. *Winden.*

C'eſt tirer & élever quelque choſe, ce qui fait nommer Guindage le mouvement des fardeaux qu'on hauſſe & qu'on baiſſe. Quelques-uns diſent auſſi, Ginder.

GUINDERESSE. *Wind-reep, Steng-wind-reep.*

C'eſt un cordage qui ſert quelquefois à guinder & à amener un mât de hune, comme ſont les guindereſſes des deux mâts de hune.

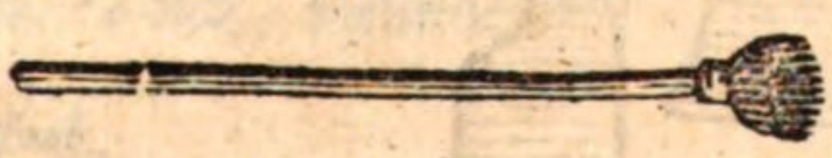
GUINDERESSE de voile d'étai *Stag-zeils-val.*

C'eſt le cordage qui ſert à guinder & à amener les voiles d'étai.

GUIRLANDES. Voiez, Guerlandes.

GUISPON. *Quaſt, Smeer-quaſt, Smeer-quasje.*

C'eſt une eſpéce de gros pinceau, ou broſſe, fait de pennes de laine, dont on ſe ſert à braïer, ou à ſuifver les coutures & le fond d'un vaiſſeau.



GUITERNE. *Een ſtut ſchuins tegen de maſt en tegen de boord van een onder-legger geſet.*

C'eſt une ſorte d'arc-boutant qui tient les antennes d'une machine à mâter avec ſon mât.

HUITRAN. Voiez, Goudran, ou Goudron.

HUY, Gui. *Gïjp*, *Geip*.

C'eſt une piéce de bois ronde & de moïenne groſſeur. On y amarre le bas de la voile d'une chaloupe, & de quelques autres petits vaiſſeaux. Il tient la voile étenduë par le bas, & vient apuïer contre le mât. C'eſt proprement une vergue qui eſt au bas de cette ſorte de voile, au-lieu que les vergues ſont par le haut dans les voiles à trait quarré.

H A.

HABIT de bord. *Plunje*.

C'eſt l'habit qu'un homme de marine porte à la mer.

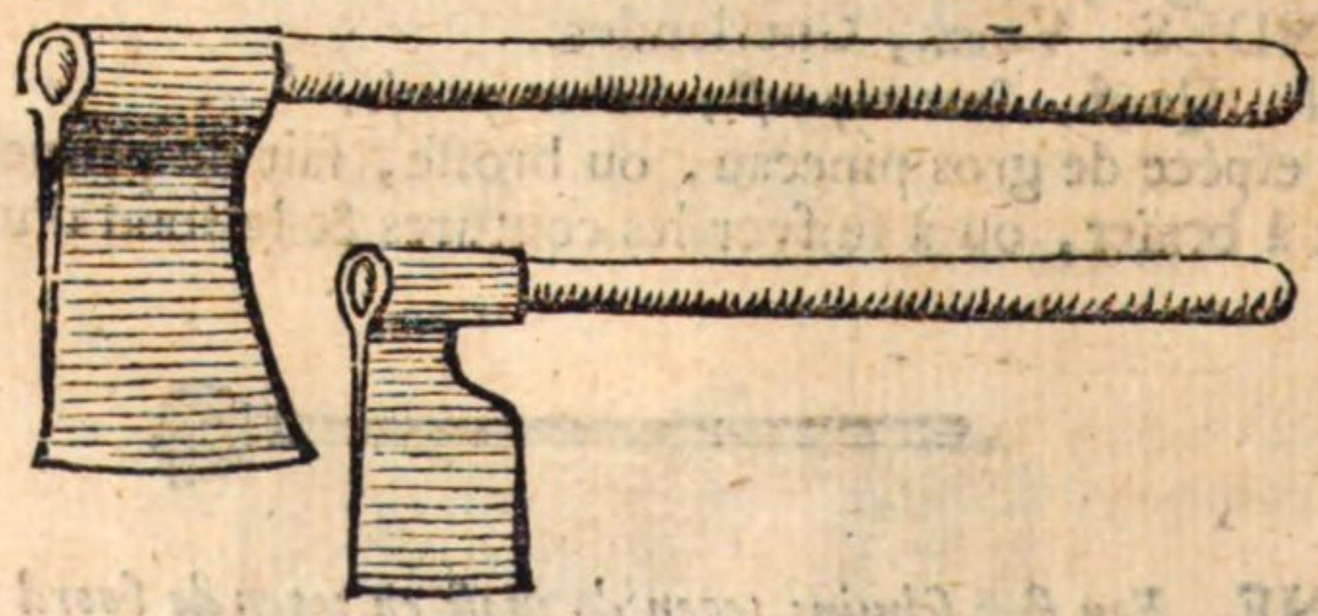
HABITACLE. *Nagt-huis*, *'t Huisje*, *Kompas-huis*.

C'eſt une eſpéce d'armoire à un ou à deux étages, devant le poſte du Timonier, vers le mât d'artimon. Il eſt fait avec des planches aſſemblées par des chevilles de bois, ſans qu'il y entre aucune ferrure, de-peur-que le fer n'ôte la direction naturelle de l'aiguille aimantée du compas de route qui y eſt enfermé. On y enferme auſſi l'horloge & la lumiére qui ſert à éclairer le Timonier. Les grands vaiſſeaux ont deux habitacles, un pour le Pilote, & un pour le Timonier.

„L'Habitacle qui eſt devant le Timonier, eſt une eſpéce d'armoire, qui, „dans les petits vaiſſeaux, eſt ſéparée en trois eſpaces, ou apartemens, & „en cinq dans les grands. On met les horloges dans les deux qui ſont le „plus en-dehors, & les compas dans les deux qui ſont le plus en-dedans. „Celui du milieu ſert à placer la lampe qui éclaire toute l'armoire. Sa lar„geur eſt ordinairement d'une ſixiême partie de celle du vaiſſeau, & ſa hau„teur eſt des cinq ſixiêmes parties de ſa largeur. Pour ſa profondeur, on „la proportione enſorte que chacun des retranchemens ſoit à-peu-près „quarré. Les trois retranchemens des habitacles des petits bâtimens ſer„vent à mettre le compas, la lampe & l'horloge.

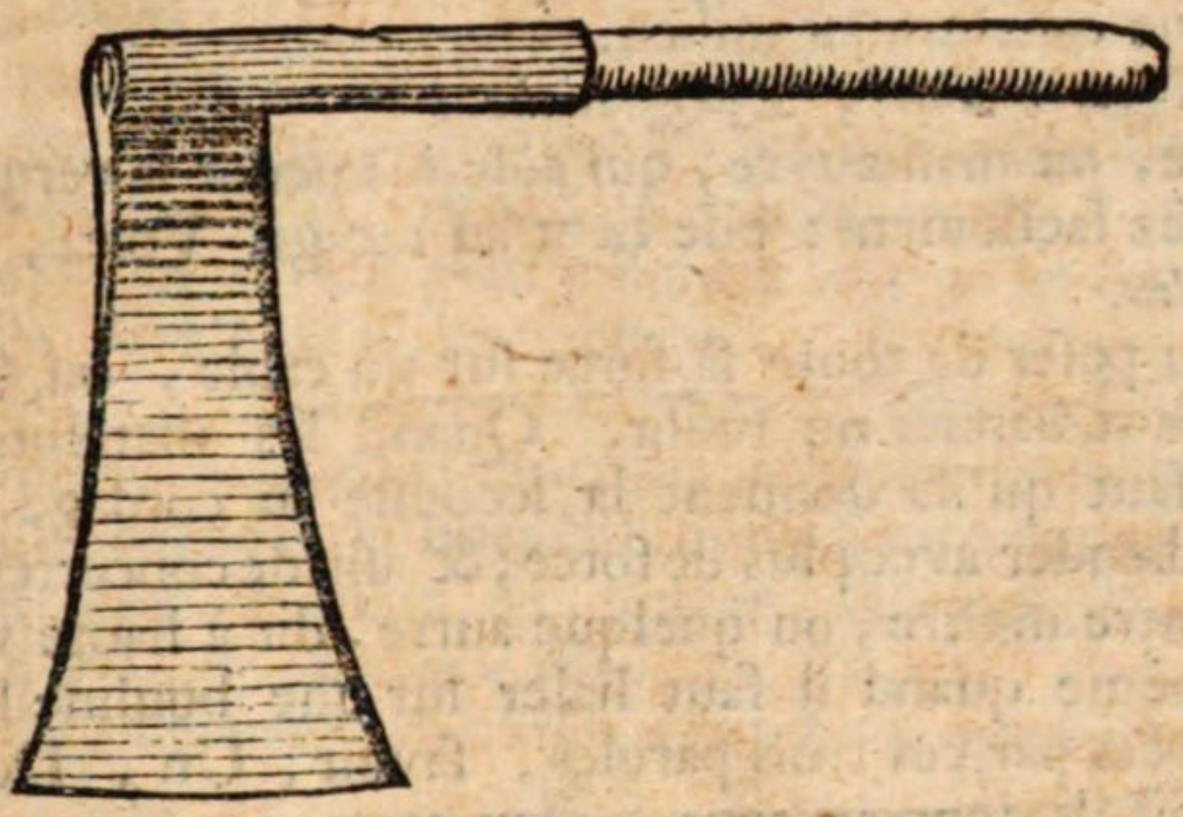
HACHE, Coignée. *Bijl*.

C'eſt un outil de fer tranchant qui ſert aux Charpentiers & à pluſieurs autres ouvriers, pour fendre & couper le bois. Il y en a qui ont un manche court, & d'autres en ont un plus long. Le fer en eſt large & aigu. La hache eſt fort néceſſaire dans les vaiſſeaux. On apelle un Charpentier, un Maître de hache.

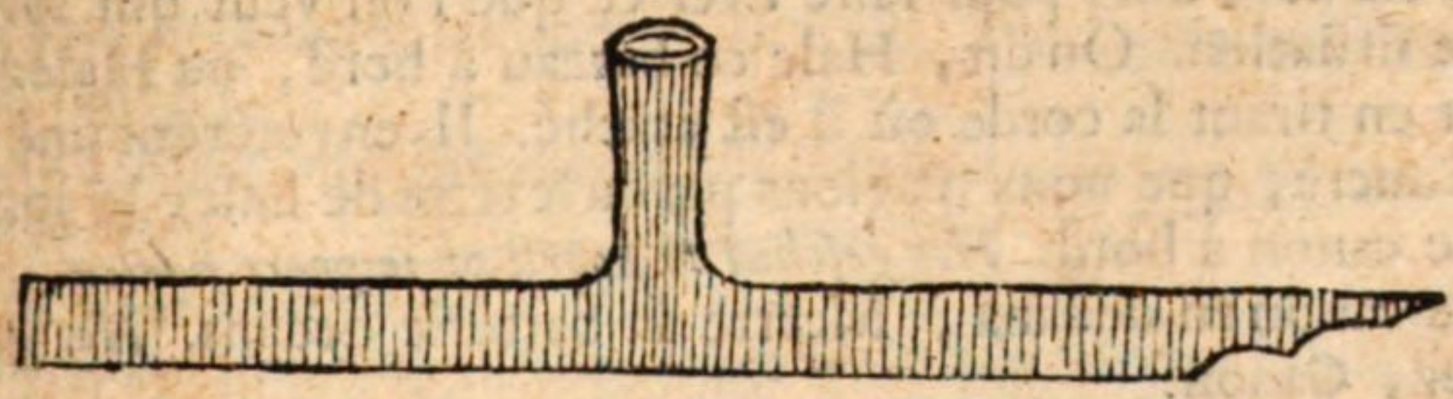


La

La Coignée n'eſt auſſi autre choſe qu'une grande hache, quoi-que quelques-uns diſent qu'il y en a de grandes & de petites. C'eſt proprement une diſpute de mots, car s'il y en a de grandes & de petites, c'eſt que la hache & la coignée ſont la même choſe; ou ſi l'on veut, on apellera Haches celles qui ſont moïennes & petites, & les plus grandes ſeront nommées Coignées. Voiez, Coignée.



Il y a une autre eſpéce de hache, dont on ſe ſert beaucoup en France, & dont on ne ſert pas en Hollande, qui ſe nomme Beſaiguë, ou Beſiguë, qu'on a omiſe ſous la lettre B & dont voici la figure. Elle eſt coupante par les deux bouts, dont l'un eſt un bec d'âne, & l'autre planché à biſeau, aïant une poignée au milieu. Elle ſert à tailler & unir le bois, & aux feüillures, ou rablures, mortaiſes & tenons.



HACHE d'armes. *Enter-bijl.*
C'eſt auſſi une hache qui coupe d'un côté, & qui eſt pointuë de l'autre. C'eſt de cette hache qu'on ſe ſert pour aller à l'abordage.

HACHER. *Keepen met de bijl hakken.*
C'eſt faire des hoches avec la hache.

HACHEREAU. *Een Biltje, Een klein Bijl, Een Houw-mes.*
C'eſt une ſorte de petite coignée, ou hache, dont ſe ſervent les Charpentiers.

HACHETTE à marteau. Voiez, Erminette.

HAIE. Voiez, Haye.

HAIN, ou Hamecon. *Hoek.*
On ſe ſert du terme de Hain en quelques endroits, & ſur-tout à la pêche de Terre-neuve.

HALAGE. *Haaling.*

C'eſt le travail qui ſe fait pour tirer un vaiſſeau, un bateau, ou autre choſe. Les Iuges de l'Amirauté connoiſſent de tout ce qui regarde les chemins deſtinez pour le halage des vaiſſeaux venant de la mer.

HALEBARDE, Hallebarde. *Een Hallebardt.*

C'eſt une ſorte d'arme compoſée d'une longue hampe, & d'une lame qui doit être d'un fer bon, net, & point pailleux, de neuf à dix pouces de long, avec une canelure au milieu.

HALE-BAS. *Neer-haalder, Rakke-taalie.*

C'eſt une corde, ou manœuvre, qui aide à amener la vergue quand elle ne deſcend pas aſſez facilement: elle tient au racage. Voiez, Cale-bas.

HALER. *Haalen.*

C'eſt tirer, ou peſer de toute ſa force ſur un cable, ou ſur une manœuvre, pour la faire bander ou roidir. Quand les matelots halent ſur une manœuvre il faut qu'ils donnent la ſecouſſe au cordage tout d'un même tems, pour le bander avec plus de force; & afin de concerter le tems de cette ſecouſſe le Contre-maître, ou quelque autre, dit à haute voix ce mot, Hale. Tout-de-même quand il faut haler ſur une bouline le Contre-maître les fait tenir prêts par ces trois paroles, ſavoir, Un, Deux, Trois; & au mot de Trois ils donnent tous, d'un commun éfort, la ſecouſſe à la bouline. Quand les matelots qui font cette cette manœuvre, veulent railler les Oficiers de la marine, ils prononcent eux-mêmes trois autres paroles, & au-lieu de dire, Un, Deux, Trois, ils diſent, Capitaine, Lieutenant, Enſeigne. En manœuvrant les couëts, on crie auſſi trois fois, Amure; & & pour l'écoute on crie trois fois, Borde; & au troiſiême cri on hale ſur la manœuvre.

HALER. *Haalen.*

Ce terme eſt auſſi uſité pour faire tirer ce que l'on veut qui ſoit roidi, ou changé de ſitüation. On dit, Hale ce bateau à bord, ou Haler à terre, ce qui ſe fait en tirant la corde où il eſt ataché. Ils envoiérent une chaloupe lever notre ancre, que nous n'avions pas eu le tems de haler le jour précédent.

HALER le canon à bord. *Het geſchut te boord of te poort haalen.*

HALER le canon en-dedans, Mettre la batterie dedans. *Het geſchut inhaalen.* Voiez, Canon.

HALER la bouline. *De boelijn aanhaalen.*

C'eſt tirer la manœuvre nommée bouline, pour faire roidir la ralingue de la voile vers le vent. On dit, Haler la grande bouline, Haler la bouline du grand hunier, Haler les boulines des perroquets; & on commande ainſi; Hale la grande bouline, Hale; Hale la bouline du grand hunier, Hale.

HALER fort ſur la bouline & l'amarrer. *De boelijn nithaalen, ſterk uithaalen, en veſten.*

CETTE corde eſt trop Halée. *Dat touw is al te ſtrak, Het heeft niet bots genoeg.*

HALER le vent. Voiez, Mettre au plus près du vent.

HALER à la cordelle. *In het lijntje loopen, Een ſchuit met een lijn op trekken.*

C'eſt tirer une corde pour faire ſiller ou marcher un vaiſſeau dans une riviére.

HALEUR. *De man die de ſchuit voort trekt, die in de lijn, of het lijntje loopt.*

C'eſt le Batelier qui tire un bateau avec un corde paſſée autour de ſon corps, ou de ſes épaules. Voiez, Arrache-perſil.

HALE-à-bord. *Ophaalder.*

C'eſt une corde qui ſert à la chaloupe pour s'aprocher du bord, lors-qu'elle eſt amarrée à l'arriére du vaiſſeau.

HALE-BOULINE. *Een Haal-over, Een Oorinbaar, Een Groentje.*

C'eſt le nom que l'on donne par raillerie à un nouveau matelot, qui n'entend pas encore les manœuvres.

HAMAC. *Hang-mack.*

C'eſt une ſorte de lit de coton. Il conſiſte dans une grande mante, ou couverture, dont on fait trafic avec les Sauvages de l'Amérique. Ceux qui s'en veulent ſervir le ſuſpendent à deux arbres, ou à deux pieux, & les Flibuſtiers s'en ſervent pour y dormir lors-qu'ils ſont en mer. C'eſt ce qu'on apelle Branle dans les vaiſſeaux, hormis que les branles ne ſont que de toile : pour la façon elle eſt peu différente. Les petites cordes qui ſont au bout des branles, ou hamacs, pour les terminer & contribuer à les ſuſpendre, s'apellent *Scheer-lijnen*, & le bois par où elles paſſent, *Krans-houtje.*

HAMPE d'écouvillon. Hampe de cuillier. Hampe de refouloir. *Stok. Viſſchers-ſtok. Lepel-ſtok. Aanſetter-ſtok.*

Hampe veut dire manche, & c'eſt un perche proportionée à la longueur du canon, où l'écouvillon, le cuillier, & le fouloir, eſt emmanché.

HAMPE de hallebarde. *De ſchacht, ſcaft, of ſtang van een Hallebardt.* Hampe de piquc, *Piek-ſtok.*

Les hampes de hallebarde & de pertuïſane ſont de bois de frêne. Le fer y eſt ataché par les oreilles qui ſont endentées, & bien cloüées.

HANCHE. *Windt-veeringe.*

C'eſt la partie du vaiſſeau qui paroît en-dehors, depuis le grand cabeſtan juſqu'à l'arcaſſe : ou-bien, C'eſt la partie du bordage qui aproche de l'arcaſſe, au-deſſous des bouteilles qui ſont ſous les flancs. Notre brulot ſe devoit tenir ſous la hanche de notre Amiral. Quelques-uns l'apellent Feſſe dans les Hûtes.

HANGARD, Hangars. *Een Loos, Een zy-afdak in een ſcheeps-timmer-werf tot 't timmer-hout.*

Ce ſont de longs apentis dans les arſenaux & âteliers de conſtruction, ſous leſquels on met à couvert & l'on range en ordre les bois de conſtruction, les afûts &c. Que les afûts ſoient rangez ſous leur hangard, après les avoir fait goldronner.

BOIS rangez ſous des Hangars. *Hout onder de loos geſet en geſtaapelt.*

HANSE TEUTONIQUE. *Hanſe-ſteeden, Aan zee ſteeden.*

C'eſt une ſociété de Marchands de pluſieurs villes libres d'Allemagne & du Nord, qui par l'alliance qu'ils ont faite entre eux, ſe ſont fait une communication réciproque de leurs priviléges. Elle fut nommée d'abord, *Aan zee ſteden*, ce qui ſignifie, Villes ſur mer ; & par abréviation on a dit Hanſée, & les François ont prononcé Hanſe, & ont entendu par ce mot, Alliance, ou Compagnie. Les quatre premiéres villes qui compoſérent cette Hanſe, furent Lubec, Brunſwic, Dantſig, & Cologne, & à-cauſe de cela elles furent apellées, Méres Villes. Depuis, pluſieurs villes déſirérent d'entrer dans cette alliance, & elles ſe dirent filleules de ces quatre, de-ſorte qu'il y en eut juſqu'à ſoixante & douze, ou même juſqu'à quatre-vingts-une, & elles furent apellées Villes Hanſéatiques, ou Anſéatiques. „L'An

„1370. il fut fait un Traité d'alliance entre le Roïaume de Danemarc & „les villes Hanſéatiques, entre leſquelles Amſterdam & les autres villes „de Hollande ſont compriſes, ainſi qu'il paroît par la copie de ce Traité „qui ſe trouve dans Boxhoorn.

HANSIERE, Auſſiére, Hauſſiére. *Paarde-lijn*, *Paarel-lijn*.

C'eſt un gros cordage qui ſert à toüer un vaiſſeau, ou à le remorquer. Il ſert auſſi à jetter aux chaloupes, ou bâtimens, qui veulent venir à bord d'un autre. Notre vaiſſeau étant moüillé à l'entrée du havre, le Capitaine envoïa amarrer une hanſiére dans le havre, afin de ſe remorquer dedans. La hanſiére ſert à la plus petite ancre nommée Ancre de toüei. M. Daſſié dit que les hanſiéres ſont de trois cordons, & qu'elles doivent avoir ſix-vingts braſſes.

HARANG, Hareng, Haran. *Haaring*.

C'eſt un petit poiſſon blanc, dont la grande pêche ſe fait à la fin du Printems & en Automne. On le trouve en de groſſes troupes dans la mer du Nord & ailleurs. Les harangs ſuivent les feux, & en paſſant ils ſemblent un éclair. La pêche & préparation du harang ſe nomme Droguerie. Voiez, Droguerie. On apelle Harengaiſon la ſaiſon où l'on pêche les harangs, le tems de leur paſſage, ou de l'éclair des harangs, *van het vuuren van de Haaring*, & la pêche même de ce poiſſon. Le tems où l'on n'en pêche point eſt apellé par les Mariniers, Morte-ſaiſon. Voiez, Caqueur, & l'Ordonnance de 1681. liv. 5. tit. 5.

„Les buches, ou flibots, qui vont à la pêche du harang, & qui ſont du „port de vingt-quatre juſqu'à trente laſtes, doivent être pourvuës de deux „petits canons, chacun du poids de huit cents livres, de quatre pier„riers, huit boîtes, ſix fuſils, ſix longues piques & ſix courtes. Les „buches du port au-deſſus de trente laſtes, doivent être pourvuës de „quatre petits canons, du poids de quatre mille livres tous enſemble, d'au„tant de pierriers, de boîtes, & de fuſils, que les autres, & de huit lon„gues piques & huit courtes.

„Il n'eſt pas permis de faire ſortir les buches des ports ſans eſcorte, à„moins que tout ce qui en ſort enſemble n'ait dix-huit ou vingt piéces de „petit canon, & douze pierriers, & qu'elles n'aillent de conſerve, ſans „pouvoir prendre ſous leur eſcorte d'autres bâtimens point armez. Et en ce cas „les conventions qui ne ſe font que verbalement pour la conſerve, ont la „même force que celles qui ſe font par écrit. Chacun des bâtimens de „la conſerve doit être pourvu de poudre, de bales & de mitrailles, pour „tirer au-moins ſeize coups.

„Quand il fait beau tems & que quelqu'un veut pêcher, il faut que le Pi„lote faſſe hiſſer l'artimon, & ceux qui ne pêchent pas ne doivent pas ſe „mêler parmi les pêcheurs: ils doivent être à la voile.

„La pêche des harangs a commencé l'An 1163. & on a commencé à les „faler en 1416. Ce fut Guillaume Bukelsz. de Bier-vliet, qui s'en aviſa. „Autrefois on alloit faire cette pêche par le travers de Schoonen, dans la „Norvège. Aujourdhui on la fait au Printems le long des côtes d'Ecoſſe, „& en Automne le long des côtes d'Angleterre, au Nord de la Tamiſe. „Il ſe pêche auſſi d'excellens harangs dans le lac qu'on nomme *Zuider-zee* „en Hollande, entre le Texel & Amſterdam, mais il y en a peu. Néam-

„moins

„moins pendant la guerre que les Hollandois soutinrent contre l'Angle-„terre, sous le Roi Charles II. la pêche dans la mer du Nord aïant cessé, „il vint tant de harang dans ce lac, que quelques pêcheurs en prirent, „dans le tems d'un mois, jusqu'à huit cents lestes, faisant environ quatre-„vingts fois cent milliers.

HARES, Riortes, Rouëlles. *Strengen, Rijsen daar de vlotten houts mee gebonden worden.*

Ce sont les branches d'arbres torses qui lient les trains de bois floté, & qui tiennent les piéces jointes ensemble.

HARPEAU. Voiez, Grapin d'abordage.

HARPON, Main de fer. *Harpoen.*

C'est un grand javelot forgé de fer battu, auquel on ente un manche de bois long de six ou sept piés, où l'on atache une corde. Ce harpon a la pointe acérée, tranchante, & triangulaire, en forme de fléche. C'est par son moien qu'on prend les balénes, les porcilles, & d'autres gros poissons. Dans le bout du harpon est un anneau, où est atachée une corde qu'on laisse filer aussi-tôt que l'on a blessé la baléne, qui ne manque point d'aller se tapir au fond; & au bout de cette corde tient une courge sèche qui suit la baléne, & qui sert d'indice.

HARPONS. *Dreggen aan de ree.*

Ce sont des fers tranchans mis aux bouts des vergues, faits en forme de *S*, pour couper à l'abordage les haubans & autres manœuvres de l'ennemi. A Dieppe on les apelle Cerpes, ou Serpes.

HARPONNER. *Met Harpoenen schieten.*

HARPONNEUR, *Harpoender, Harponnier, Harpoenier.*

C'est celui que le Capitaine de vaisseau engage pour jetter le harpon, lorsqu'il va à la pêche de la baléne. Il lance de toute sa force sur la bête, enforte qu'il perce le lard, & qu'il entre fort avant dans la chair. La baléne se lance au fond quand elle se sent blessée, & quand elle revient enhaut pour respirer, le harponneur la blesse tout de nouveau; après quoi les autres pêcheurs l'aprochent par les côtés, & lui poussent sous les nageoires une longue lance ferrée, dans la poitrine, à-travers les intestins. Alors la baléne qui est aux abois, fait rejaillir le sang par la fistule de l'évent, après quoi le cadavre flote sur son lard, & les pêcheurs toüent la baléne, & la tirent à terre comme un vaisseau: ils la dépecent & la bonifient promtement, ou en font fondre le lard sur la gréve.

HAUBANS, Aubans, Haut-bans. *Hoofdt-touwen, Wandt.*

Ce sont de gros cordages à trois tourons, avec lesquels on soutient les mâts d'un vaisseau à stribord & à bâbord, par-derriére. Ils sont amarrez par le haut des mâts à l'endroit des barres de hunes, & au bas ils sont roidis par le moien des caps de mouton. Ils servent aussi aux matelots pour monter aux hunes. A la réserve du beaupré tous les mâts ont leurs haubans. Les petites cordes qui les traversent en forme d'échellons, & qui font paroître les mêmes haubans comme des échelles de corde, s'appellent Enfléchures, ou Figures. Les haubans ont double rang de caps de mouton, les uns qui tiennent au corps du vaisseau, & les autres sont amarrez aux haubans. Les haubans des huniers & des perroquets sont amarrez aux hunes, savoir au grand hunier quatre par bande, au petit hunier trois,

„au perroquet de miſéne deux, ſelon la grandeur du vaiſſeau.
„Les haubans ſont tendus & ſerrez en travers, par de groſſes cordes, &
„même par des morceaux de bois, afin-qu'ils ſoient plus roides, & ils
„ſont capelez & frapez autour du mât au-deſſus de la hune. Par le haut ils
„ſont couverts ou fourrez de cuir, comme tous les autres gros cordages.
„Un Ecrivain Flamand dit qu'il doit y avoir ſix couples de haubans à cha-
„que côté du grand mât d'un vaiſſeau de cent piés de long, de l'étrave à
„l'étambord; & qu'il en faut ajoûter un couple par chaque quinze ou ſei-
„ze piés de plus que le vaiſſeau peut avoir, lors-qu'il eſt plus long. Le
„mât de de miſéne doit avoir de chaque côté un couple de haubans moins
„que le grand mât, & le mât d'artimon n'en doit avoir que la moitié
„de ce qu'en a le grand mât, non-plus que le grand mât de hune; & le
„mât de hune d'avant en doit avoir un couple moins que ce dernier.
„Le même Auteur dit que chaque neuf piés de bau, ou de largeur du vaiſ-
„ſeau de dedans en dedans, doit donner deux pouces d'épaiſſeur en rond,
„ou en circonférence, aux grands haubans, hormis dans les vaiſſeaux qui
„doivent naviguer dans les païs froids, où les cordages ne roidiſſent pas
„tant: car alors il ne leur faut donner que deux pouces par chaque dix
„piés de bau. Il faut auſſi donner un peu plus d'épaiſſeur aux haubans
„des petits bâtimens où l'on met moins de couples.
„Selon le même Ecrivain encore, chaque touron des haubans du mât de mi-
„ſéne doit être moindre de dix fils que les tourons des grands haubans. Les hau-
„bans du mât d'artimon & des mâts de hune, ne doivent avoir de fils, ni auſſi
„de couples, que la moitié de ce qu'en ont les mâts ſur quoi les mâts de hune
„ſont entez. La même proportion doit être obſervée à l'égard des perro-
„quets, tant par raport au mât d'artimon, qu'aux mâts de hune.
„Les haubans d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, ſont pro-
„portionez ſous le mot Cordage, mais au-lieu de circonférence, il y faut
„lire épaiſſeur ou diamétre. Voiez les notes à la fin de ce livre.

HAUBANS du grand mât, Grands Haubans. *Hoofdt-touwen op de groote maſt.*

HAUBANS du mât de miſéne. *Hoofdt-touwen op de fokke-maſt.*

HAUBANS d'artimon. *Hoofdt-touwen op de beſaans-maſt.*

HAUBANS du mât de hune d'avant. *Het Voor-ſteng-wandt, Hoofdt-touwen op de voor-ſteng.*

HAUBANS du grand mât de hune. *Het groot Steng-wandt, Hoofdt-touwen op de groote ſteng.*

HAUBANS de perroquet d'avant. *'t Voor-bram-ſteng-wandt, Hoofdt-touwen op de voor-bram-ſteng.*

HAUBANS de fougue, ou de perroquet de fougue. *Kruis-ſteng-wandt, Hoofdt-touwen op de kruis-ſteng.*

HAUBANS de beaupré. *Spaanſche toppenant.*

Ce ſont deux eſpéces de balancines qui ſaiſiſſent la vergue de ſivadiére par le milieu, au-lieu que les balancines ſaiſiſſent vers les bouts. Il y a pour tenir cet hauban un cap de mouton, qui eſt frapé au beaupré, & l'autre eſt frapé à la vergue de ſivadiére, c'eſt-à-dire que ces manœuvres, au-lieu de tenir les mâts, ainſi que les autres haubans, ſont frapées à leurs mâts & aident à ſoutenir leurs vergues.

HAUBANS de perroquet de beaupré. *Boven-blinde-wandt, Hoofdt-touwen op de boven-blinde-ſteng.*

HAUBAN de voile d'étui. *Staart-touwtje,*

Ce n'eſt autre choſe que la manœuvre qui tient l'arc-boutant en avant, lorsque l'on met ces ſortes de voiles.

HAUBANS de chaloupe. *Het wandt van een ſloep.*

Ce ſont ceux qui tiennent les mâts d'une chaloupe, lors-qu'elle eſt mâtée.

HAUBANS de chaloupe. *Sortouwen.*

Ce ſont auſſi les cordages dont on ſe ſert pour ſaiſir la chaloupe, quand elle eſt ſur le pont du vaiſſeau.

HAUBANER. *Het wandt van een kraan aan eenige paalen vaſt maaken.*

C'eſt atacher à un piquet le hauban d'un engin, ou de quelque machine ſemble, pour l'arrêter & le tenir ferme, quand on élève un fardeau.

HAVRE. *Haaven, Aanvaart.*

Ce mot ſignifie en général un port de mer, où les vaiſſeaux qui arivent, peuvent être en ſureté. Il ſignifie plus particuliérement un port fermé d'une chaîne, & qui a ſouvent un mole, ou une jettée. Les havres ſe diſtinguent encore en havres de barre, & en havres d'entrée.

HAVRE de barre. Havre d'entrée. Voiez, Port.

HAUSSER un vaiſſeau. *Een ſchip naaderen, inhaalen.*

C'eſt lors-qu'on donne chaſſe de loin à un navire dont l'on ne voit que les voiles, & qu'on s'en aproche inſenſiblement, en-ſorte qu'on peut reconnoître plus à plein ſa fabrique, & alors on dit, Nous hauſſons ce navire, c'eſt-à-dire, nous aprochons de ce navire. En ce moment un des deux navires nous hauſſa, qui aïant reconnu le nôtre, fit le ſignal de reconnoiſſance.

HAUSSIE'RE. Voiez, Hanſiére.

HAUT. Mettre les mâts de hune hauts. *De ſtengen om hoog wenden.*

HAUT-BORD. Voiez, Vaiſſeau.

HAUTE-MER. Vaiſſeau en haute mer. *Vlakke zee, Vlakte.*

Cela veut dire qu'il eſt éloigné des terres.

HAUTE marée, Haute eau, Le vif de l'eau, Pleine marée. *Hoog waater, Vol zee.*

C'eſt le plus grand acroiſſement de la marée, qui arive deux fois le jour, de douze en douze heures, & paroît extraordinaire deux fois le mois, à la nouvelle & pleine Lune; & qui eſt encore plus remarquable proche des ſolſtices & des équinoxes.

HAUTE-SOMME. *De Hoofdt-ſomme om tot koopmanſchap te gebruiken.*

C'eſt la dépence qui ne regarde ni le corps du navire, ni les loïers des hommes, ni les victuailles, mais ce qui s'emploie par tous les Intereſſés pour l'avantage du deſſein qu'on a entrepris. Ordinairement le Maître en fournit un tiers, & les Marchands le ſurplus.

HAUTS-FONDS. *Ondiepte.*

C'eſt un terme dont quelques-uns ſe ſervent, auſſi-bien que de Baſſes, & Bas-fonds, pour dire un endroit où il y a peu d'eau. Nous envoiâmes nos pirogues ſur des hauts-fonds, où les grands vaiſſeaux ne pouvoient aller, parce-qu'ils tiroient plus d'eau qu'elles. On pêcha des huîtres à perles ſur des hauts-fonds de rochers.

HAUTS d'un vaiſſeau. *'t Boven-ſchip, Boven-werk.*

On dit abſolument les Hauts du vaiſſeau par opoſition à ce qu'on apelle les Bas. Les Hauts ſont le châteaux, les mâts, & toutes les autres parties qui ſont ſur le pont d'en-haut. On entend auſſi par les Hauts d'un vaiſſeau les parties qui ſont hors de l'eau; & les Bas d'un vaiſſeau ſignifient celles qui ſont deſſous, ou dans l'eau.

„Lors-que les vaiſſeaux ſont trop foibles d'échantillon, & qu'ils ſe tour-„mentent trop, on les raſe quelquefois, & on leur ôte tous les hauts: „mais cela fait perdre beaucoup d'eſpace, & rend la manœuvre des écou-„tes & des couëts plus difficile. Au-contraire il y a des vaiſſeaux étroits „par le bas qu'on tient larges par le haut, pour gagner de l'eſpace, afin-„qu'ils ſoient plus propres au combat.

HAUTES Voiles. *Boven-zeilen, Bovenſte zeilen.*

Ce ſont les huniers & les perroquets.

HAUTEUR. *Hoogte, Pools-hoogte.*

C'eſt l'élévation du Pole, du Soleil & des E'toiles, ce qui ſe meſure & détermine par un arc de cercle, compris depuis l'horiſon juſqu'au pole, & depuis le même horiſon juſqu'à l'aſtre dont l'on prend la hauteur. On prend ordinairement hauteur avec l'arbalête, ou l'aſtrolabe, pour en conclure la latitude du lieu où on fait l'obſervation. La hauteur des aſtres ne ſe prend que quand ils ſont au cercle de Midi, excepté la hauteur de l'E'toile Polaire, qui, par le moien des Gardes, ſe peut prendre hors du Méridien.

HAUTEUR, ou Latitude. *Hoogte.*

Ce terme ſe prend auſſi pour la diſtance qui eſt compriſe entre le vaiſſeau où l'on eſt en prenant la hauteur, & la Ligne équinoxiale; & par le mot de hauteur on ſous-entend la hauteur du pole, qui eſt toujours égale à la latitude. On dit dans ce ſens, que l'on navigue par la hauteur de tant de degrès, pour dire, à tant de degrès de la Ligne équinoxiale. Nous louviâmes trois jours par la hauteur de cinq degrès. Cette iſle eſt par les ſept degrès de la hauteur, ou de la bande Sud.

PRENDRE Hauteur. *Hoogte neemen, De Zon peilen, De Zon ſchieten, of meeten.*

PRENDRE Hauteur par-devant. *De Hoogte voor op neemen.*

C'eſt-à-dire, avoir l'inſtrument du côté de l'aſtre en prenant hauteur.

PRENDRE Hauteur par-derriére *De hoogte agter op neemen.*

C'eſt avoir l'inſtrument opoſé à l'aſtre.

IL y aura Hauteur. *Daar ſal goede hoogte zijn.*

C'eſt-à-dire qu'il y aura du Soleil à midi qui permettra de la prendre.

IL n'y aura pas Hauteur. *Daàr ſal geen hoogte te krijgen.*

C'eſt-à-dire qu'il y a du broüillard, & que le ciel eſt trop couvert de nuées, pour pouvoir trouver l'élévation du pole par les inſtrumens.

NOUS avons bonne Hauteur. *Wy hebben een klaaren orizon, Goede obſervatie.*

C'eſt-à-dire que le ciel eſt dégagé de tous nuages & broüillards, & qu'on a pris la hauteur avec juſteſſe.

HAUTEUR d'entre deux ponts. *De hoogte tuſſchen deks, De tuſſchen-wijdte tuſſchen twee dekken, De hoogte of wydte tuſſchen twee dekken.*

C'eſt l'eſpace qui ſe trouve entre les deux tillacs.

HAUTEUR de l'étrave. *De lengte of de hoogte van de voor-ſteven.*
C'eſt ſa hauteur perpendiculaire, depuis le haut de l'étrave juſques au niveau de ſa quille.

HAUTEUR de l'étambord. *De lengte of de hoogte van de agter-ſteven.*
C'eſt la hauteur qu'il y a depuis le bout d'en-haut de l'étambord juſques ſur la quille.

HAUTEUR de l'E'quateur. *Hoogte van de Eevenaer.*
C'eſt l'arc du Méridien compris entre l'horiſon & l'E'quateur.

HAUT-PENDU. *Een wolkje daar uit een harde windt komt waaijen.*
Ce mot ſe dit d'un petit nuage, qui cauſe un gros vent.

HAUTURIER. Pilote Hauturier. *Een Schipper.*
C'eſt le Pilote qui ſait l'uſage de l'arbalête & de l'aſtrolabe, pour prendre hauteur & en faire une éxacte aplication touchant la latitude du parage. Voiez, Pilote.

HAYE, Haie. *Blinde klippen, Een blindt recif.*
On dit, Haye de pierre, Chaîne de pierre, ou Banc qui eſt à fleur d'eau, ou ſous l'eau.

HAYE. Soldats en Haye. *Soldaaten gerangeert van vooren tot agteren toe, Soldaaten in rinquet, of in ry.*
C'eſt quand un Oficier commande aux ſoldats de ſe mettre en haie, faiſant face au côté du vaiſſeau pour recevoir quelque Oficier qui vient à bord. Si c'eſt un Oficier Général, ou quelque perſonne de conſidération, ces ſoldats prennent les armes, & on fait battre aux champs.

HAUT & BAS. *Pomp-hardt.*
C'eſt un commandement que l'on fait aux gens de la pompe de mouvoir haut & bas la bringuebale, afin-que l'eau ſorte avec plus de force.

H E.

HEAUME. *Helm-ſtok.*
C'eſt la barre du gouvernail dans de petits bâtimens.

HELER un vaiſſeau. *Preijen, Verpreijen.*
C'eſt faire un grand cri à la rencontre d'un autre vaiſſeau, & demander, D'où eſt le Navire? Lors-que nous fûmes à deux longueurs de cable du vaiſſeau à qui nous donnions chaſſe, notre Capitaine ordonna de le heler. On lui cria donc, D'où eſt le Navire, Holà; & il répondit, d'Alger. Le long de la Manche on dit auſſi Heuler.

HE'MICYCLE. *Een half-cirkel.*
C'eſt-à-dire, Demi-cercle. Il y a deux demi-cercles dans les cartes que l'on fait du monde, l'un apellé Hémicycle Septentrional, & l'autre Hémicycle Méridional.

HEMISPHE'RE. *Een Halve-ſphere, Half-rondt, Half-kloot.*
C'eſt la moitié du globe terreſtre. L'E'quateur diviſe le monde en deux hémiſphéres, dont l'un, depuis la Ligne juſqu'au pole Arctique, eſt apellé Hémiſphére Septentrional; l'autre, depuis la même Ligne juſqu'au pole Antarctique, a le nom d'Hémiſphére Méridional. Le Méridien diviſe le ciel en deux hémiſphéres, l'un apellé Hémiſphére aſcendant, ou oriental; & l'autre, Hémiſphére deſcendant, ou occidental.

HERMINETTE. Voiez, Erminette.

HERPE de platbord. *Gilling-hout.*

C'eſt la coupe d'une liſſe qui ſe trouve à l'avant & à l'arriére du haut des côtés d'un navire. On y met un ornement de ſculpture, & cet ornement eſt auſſi apellé Herpe. Il y en a quatre qui ſont au platbord, deux à ſtribord & deux à babord.

HERPES d'éperon. *Oorſtutten, Verkeerde ſtutten.*

Ce ſont des piéces de bois taillées en baluſtre qui forment la partie ſupérieure de l'éperon, & qui ſe répondent l'une à l'autre par des jouttereaux.

HERPES Marines. *De Schatten die de zee geeft, uitwerpt, en uitſpoelt; Zeedriften; Zee-gewas.*

Ce ſont toutes les richeſſes que la mer tire de ſon ſein, & qu'elle jette naturellement ſur ſes bords. Tel eſt l'ambre gris en Guïenne, l'ambre jaune ſur l'Océan Germanique, & le corail rouge, noir, & blanc, ſur la côte de Barbarie. On peut les apeller E'paves de mer. Le mot Herpes vient du mot Gaulois Harpir, qui ſignifie Prendre. Elles ſont auſſi apellées Gaymon, & Choſes gayves.

HERSE de poulie, E'trope, Gerſeau. *Strop.*

C'eſt un bout de corde épiſſé, qui entoure le mouſle de la poulie, & qui ſert à l'amarrer aux endroits où elle doit ſervir.

HERSES d'afût. *Stropjes.*

Ce ſont des herſes avec des maniéres d'anneaux concaves, apellez Delots ou Coſſes, & ces herſes ſont poſées au bout du derriére du fond de l'afût d'un canon, où l'on acroche les palans. Voiez, Erſes.

HERSE de gouvernail. *Roer-ſtrop.*

C'eſt la corde qui joint le gouvernail à l'étambord.

HERSILLIE'RES. *Gilling-houten, Gilling-houtjes.*

C'eſt un terme qui ſignifie des piéces de bois courbes, qu'on met au bout des platbords d'un navire, ou d'un bateau, qui ſont ſur l'avant & ſur l'arriére, pour les fermer. Voiez, Herpes.

HEU. *Hui, Hulk.*

C'eſt un bâtiment qui eſt plat de varangue, & qui tire peu d'eau, Il eſt d'un grand uſage parmi les Hollandois, les Flamands, & les Anglois. Il n'a qu'un mât, dont le ſommet jette en ſaillie du côté de la poupe une longue piéce de bois nommée la Corne; & cette corne & le mât n'ont qu'une même voile, qui court de haut en bas de l'un à l'autre. Ce même mât porte une vergue de foule, & eſt tenu par un gros étai, qui porte auſſi une voile nommée, Voile d'étai. Les Allemands l'apellent Hulec, & les Anglois Hulke.

HEULER. C'eſt un terme de la Manche. Voiez, Heler.

HEURE. *Uur.*

C'eſt un certain eſpace de tems qui fait la vingt-quatriême partie du jour naturel; & cette vingt-quatriême partie du jour naturel eſt la durée du mouvement que fait chaque jour le Soleil, pour revenir au point d'où il étoit parti. L'Heure eſt compoſée de ſoixante minutes. Le Soleil fait quinze degrès par heure. Voiez, Jour.

HEUSE. *Pomp-hartje.*

C'eſt le piſton, ou la partie mobile de la pompe. Voiez, Piſton.

H I.

HIEMENT. *Kraak.*

C'eſt

C'eſt un terme de Charpentier, qui ſe dit du mouvement involontaire d'un aſſemblage de piéces de bois que cauſe quelque violent éfort des vents, ou le branle des cloches & des vagues,

HIEMENT. *Het kert, of kerte.*

C'eſt auſſi le bruit que fait une machine en élevant un peſant fardeau.

HILOIRES, Iloires, Ailures. *Koppen, Hoofden.*

Ce ſont des piéces de bois longues & arondies, qui bornent & ſoutiennent les écoutilles & les caillebotis, comme les bordures d'un chaſſis. Voiez, Ailures, E'coutille, & Caillebotis.

HINGUET. Voiez, E'linguet.

HISSER, Iſſer. *Hijzen, Ophijſen, Ophaalen.*

C'eſt hauſſer quelque choſe ou l'élever. On dit Hiſſe la grande vergue, Hiſſe la vergue de miſéne. Il nous le fit connoître en hiſſant & amenant ſept fois le pavillon. Il amena le pavillon qu'il voulut rehiſſer ſur le champ. On dit, Hiſſe de la caliorne; Hiſſe du palan; Hiſſe d'avant; Hiſſe d'arriére; Hiſſe du palan d'étai; Hiſſe du bredindin; Hiſſe par-tout. C'eſt ainſi qu'on nomme la manœuvre, pour faire hiſſer un fardeau à bord.

HISSER en douceur. *Soetjes hijſen.*

C'eſt hiſſer lentement, ou doucement.

HISSE. *Hijs op.*

C'eſt ainſi que l'Oficier commande pour faire hiſſer quelque choſe.

HISSE, Hiſſe de force. *Hijs luſtig op.*

C'eſt ainſi que l'Oficier commande en répétant le commandement, pour faire entendre qu'il faut hiſſer promtement. Il dit, par éxemple, Hiſſe le grand hunier, Hiſſe; Hiſſe de la caliorne, Hiſſe; & ainſi des autres choſes qu'il faut hiſſer, en nommant la manœuvre ſur laquelle les matelots doivent hiſſer.

HIVERNER. *In winter-laag leggen, Overwinteren.*

C'eſt paſſer l'hiver dans un port.

VAISSEAU qui hiverne dans un port. *Een Winter-laager, of Winter-legger.*

H O.

HOIRIN, Orin. *Een Boei-reep.*

Quelques-uns prennent auſſi Hoirin pour Boüée. Voiez, Orin.

HOLA'. *Holla.*

L'on crie ainſi lors-qu'on veut parler à quelque vaiſſeau qu'on rencontre en mer, ou dans quelque rade. Il faut dire, Holà, fort lentement, & prononcer l'H.

HOLA'-HO. *Holla.*

Ces deux termes ſont uſitez à la mer pour apeller quelqu'un, comme celui de Hai eſt uſité à terre. On dit, Ho du Soleil Roïal, Holà; Ho de la chaloupe, Holà; en prononçant fort lentement.

HOMME, Bon Homme. *Een goedt Zee-man, of Boots-geſel, Windt-en-weer-wijs.*

C'eſt-à-dire, un bon Matelot, un bon homme de mer. L'iſle de Ré & l'iſle d'Oleron fourniſſent de bons hommes.

HOMME marin. *Zee-man, Meer-man.*

Ce ſont des hommes qu'on prétend qui ſe trouvent dans la mer, auſſi-bien que des femmes, dequoi on raporte diverſes hiſtoires anciennes; mais il n'y en a pas de nouvelles.

HONNEUR. Faire Honneur. *Afhouden, Ruimte geven, Schouwen.*

Faire Honneur à quelque-chose, comme à une pointe de terre, ou à une roche, c'est ne la pas trop aprocher en passant avec un vaisseau.

HOPITAL, Hospital. *Een Galjoot, of ander vaartuig by de vloot, dienende tot de sieken.*

C'est un vaisseau qui suit une armée navale, ou une escadre composée pour le moins de dix vaisseaux, lequel est sous la direction de l'Intendant de l'armée, ou du Commissaire général, ou ordinaire, prépose à la suite de l'armée, ou escadre. On y embarque les blessez & les malades qui sont dans les vaisseaux de guerre, afin-qu'ils n'incommodent pas ceux qui se portent bien. Le bâtiment choisi pour servir d'hopital, sera garni de tous les agrès nécessaires à la navigation: il doit être observé que les ponts en soient hauts & les sabords bien-ouverts; que les cables se virent sur le second pont, & que l'entre-deux-ponts soit libre, afin-qu'on y puisse placer plus commodément les lits destinez pour les malades, & que l'air y puisse entrer, pour évirer la corruption & les mauvaises odeurs. Voiez l'Ordonnance de 1689.

HORISON, Orison. *Sigt-of-gesigt einder, Orizon, Gesigt-kring-en-kim, Gesigt-lijn.*

C'est un des grands cercles de la sphére, qui coupe le Ciel & la Terre en deux parties égales, ou en deux hémisphéres; & alors on l'apelle Horison Rationel. Cet horison rationel doit s'imaginer comme un plan qui passe par le centre de la Terre, & qui est prolongé jusques dans le ciel.

HORISON sensible. *Het sigtbaar Orizon.*

C'est la partie du Ciel & de la Terre ensemble qui borne notre vuë, ou que nous pouvons découvrir de nos yeux.

HORISON droit. *Regt Sigt-einder.*

C'est celui que l'E'quateur coupe à angles droits.

HORISON oblique. *Schuins Orizon.*

C'est celui où l'un des poles est élevé.

HORISON parallèle. *Even-wijdig Orizon.*

C'est-à-dire, l'horison où le pole est dans le zénith.

HORISON fin. *Een klaar Orizon.*

C'est-à-dire, qu'il est net & sans nuages.

HORISON gras. *Een vuil of valsch Orizon.*

C'est-à-dire qu'il est embroüillé.

HORISONTAL, Parallèle à l'horison, Niveau. *Gesigt-einderlijk, Sigt-einderlijk, Waater-pas.*

HORLOGE, Poudrier, Ampoulette, Empoulette, Sable. *Looper, Sandlooper, Glas, Uur-glas.*

C'est un petit vaisseau de verre rempli de sable, ou plûtot de poudre fort deliée, qui détermine sur mer l'espace d'une demi heure, & de-là vient que le mot d'Horloge est pris pour une demi-heure. Car les matelots ont divisé en quarante-huit parties égales, c'est-à-dire, en quarante huit demi-heures, les vingt-quatre heures comprises d'un midi à l'autre, & ont donné le nom d'horloge à chacune de ces quarante-huit parties. Ainsi six horloges répondent à trois heures, qui est le tems que doit durer le quart, c'est-à-dire, la faction de chaque homme de l'équipage, & au bout de ce tems ils sont alternativement relevez les uns par les autres, pour continuer la manœuvre. Il y a beaucoup de vaisseaux où le quart est de huit horloges,

ou

ou de quatre heures. Notre vaiſſeau porté d'un petit vent de bouline fit une lieuë en ſix horloges. Quand ce matelot eſt à l'habitacle il a bien tôt fini ſes ſix horloges, car il a acoutumé de manger ſon ſable. Voiez, Sable, & Empoulette.

L'HORLOGE dort, *De Sandt-looper die ſtaat ſtil.*

C'eſt à-dire que le ſable s'arrête. Ainſi le Timonier doit y prendre garde, & le ſecoüer un peu, lors-qu'il le voit arrêté.

L'HORLOGE moud. *De Sandt-looper die loopt.*

C'eſt-à-dire que l'horloge paſſe, ou que le ſable coule bien.

DONNER le tems d'une Horloge pour penſer à ce qu'on doit faire. *Soo veel tydts geven, om ſig te bedenken, dat men een glas ſoude omkeeren.*

HOÜACHE, Oüaiche, Sillage, Hoüage. *Sog.*

C'eſt la trace que fait un vaiſſeau ſur mer. En Normandie on dit, Hoüaiche, ou Ouaiche.

HOUCRE. Voiez, Hourque.

HOULES, ou Lames de la mer. *Zee-golven en baaren, Zee-waaters, Deininggen, Schoffels, Waater-golven.*

Ce ſont les vagues que la mer agitée pouſſe les unes contre les autres. La houle étoit ſi groſſe que notre premiére batterie nous demeura inutile pendant le combat, parce-que notre frégate faiſoit eau par les ſabords. Pendant cet orage les houles de la mer ont fait chaſſer le grapin de la galiotte. Nous nous moquons des Houles quelque coupées qu'elles ſoient.

HOUPE'E. *De verheffing van een waater-golf.*

C'eſt un terme bas, qui veut dire l'élévation de la vague, ou de la lame de la mer.

PRENDRE la Houpée. *Een ſlagje, of ſlinger-ſlag waarneemen*

C'eſt prendre le tems que la vague s'élève, pour s'embarquer d'une chaloupe dans un gros vaiſſeau, quand la mer eſt agitée.

HOURAGAN, Ouragan. *Orkaan.*

C'eſt un orage violent, qui s'élève principalement aux iſles Antilles, dans l'Amérique, & qui en vingt-quatre heures ſaute tous les rumbs de vent. Voiez, Ouragan.

HOURCE, Ource. *Piſpot, Lorre, Lorretje, Beſaans-bras.*

C'eſt une corde qui tient à babord & à ſtribord la vergue d'artimon : elle ne ſert jamais que du côté du vent. Elle a un croc à un bout, qui ſe croque dans l'étrope du bout de la vergue d'artimon, & va paſſer à une poulie amarrée au-derriére des haubans. Elle ſe met de côté, & ſert de bras à la vergue d'artimon. L'étrope où elle ſe croque, à une coſſe à chaque bout pour la croquer.

HOURDI. Voiez, Liſſe de hourdi.

HOURQUE, Oucre, Houcre. *Hoeker, Hoek-boot, Hoekertje.*

C'eſt un bâtiment Hollandois, à plate varangue, bordé en rondeur comme les flûtes, & qui eſt mâté & apareillé comme un Heu, ſi ce n'eſt qu'il porte de plus un bout de beaupré avec une ſivadiére. Avec cet apareil il eſt excellent pour louvoier & aller à la bouline, & beaucoup mieux que s'il étoit apareillé à trait quarré. Il y a des hourques de cinquante ou ſoixante juſqu'à deux cents ou trois cents tonneaux, & il y en a qui font le voiage des Indes Orientales, montées ſeulement de cinq ou ſix matelots. On

dit qu'Eraſme les inventa pour aller commodément ſur les canaux de Hollande, où l'on voit que ces hourques navigent, quoi-que le vent ſoit contraire, à force de faire de petites bordées: car pendant un horloge elles feront quelquefois juſques à vingt bordées différentes, ſur des canaux qui, le plus ſouvent, n'ont pas plus de largeur que quatre ou cinq longueurs du bâtiment.

„ DEVIS d'une Hourque de quatre-vingts piés de long, de l'étrave à l'étam-
„ bord, vingt piés de bau, & onze piés de creux, meſure d'Amſterdam,
„ deſtinée pour les Indes Orientales.

„ La Quille avoit ſoixante-ſix piés ſix pouces de longueur; un pié neuf
„ pouces d'épaiſſeur à l'avant, & un pié cinq pouces en ſon milieu; un pié
„ trois pouces de large en ſon milieu, & dix pouces en quarré à l'arriére.
„ L'écart du milieu avoit ſix piés de long. Elle avoit une fauſſe-quille
„ par-deſſous d'une planche de chêne, ou de hêtre, de deux pouces d'épais,
„ atachée avec des cloux de cinq pouces de long, qui étoient à cinq pouces
„ l'un de l'autre, & trois ou quatre en triangle, ou en quarré, en cha-
„ que rang.

„ L'Etrave priſe au-deſſus de la quille avoit vingt piés de hauteur, à l'é-
„ quaire; & l'écart, deux piés ſix pouces de long ſur la quille. Elle avoit
„ en-dedans quatre piés ſix pouces de ligne courbe, avec quatorze piés de
„ quête, à meſurer du dedans de l'écart; neuf piés d'épaiſſeur; deux piés
„ ſept pouces de largeur par le haut; trois piés par le bas, & en-dedans s'é-
„ levoit de deux piés huit pouces au-deſſus du bordage.

„ L'Etambord avoit neuf pouces d'épais, & un pié cinq pouces de large
„ par le haut, dans l'endroit où il étoit le plus étroit; ſix piés de rablure
„ par le bas; vingt & un pié neuf pouces de hauteur, à prendre par-dehors;
„ & deux piés de quête.

„ Les Gabords avoient deux pouces & demi d'épaiſſeur: ils étoient dou-
„ blez par-dedans d'une doſſe-flache, dont le côté défectueux ſervoit à for-
„ mer les anguilléres.

„ Les Varangues avoient ſept pouces de large, ſept pouces d'épais ſur la
„ quille, & ſix pouces dans les fleurs, étant à la diſtance de ſept pouces les
„ unes des autres, & il y avoit une cheville de fer à chaque varangue qui
„ paſſoit dans la quille. Les Allonges avoient cinq pouces d'épais à la ba-
„ ſoire.

„ Les deux grands Gabarits avoient deux piés & un pouce à l'équaire, dans
„ les fleurs; & au haut ils tomboient d'un pié cinq pouces en-dedans. Leur
„ plus grande largeur, ou diſtance de l'un à l'autre, étoit à huit piés de
„ hauteur au-deſſus du plat-fond. Il y avoit quatre varangues entre eux.
„ De ces deux gabarits le premier vers l'avant, pris en ſon devant, étoit po-
„ ſé à dix-neuf piés du dedans de l'écart de l'étrave. Le devant du gaba-
„ rit de l'avant, ou du premier gabarit à l'avant, étoit placé ſur le dedans
„ de l'écart de l'étrave; & le dernier gabarit à l'arriére étoit à treize piés
„ ſix pouces du talon de la quille & de l'étambord.

„ La Carlingue étoit d'une ſeule piéce, & avoit un pié neuf pouces de lar-
„ ge, & cinq pouces d'épais. De chaque côté il y avoit trois vaigres de
„ fleurs, de trois pouces d'épais, & d'une largeur convenable, avec une
„ ſerre-bauquiére auſſi de chaque côté; de trois pouces & demi d'épaiſſeur,

„ & tous

Hoecker. Houcre.

D. S. Fecit.

„ & tout le reſte du ſerrage étoit de planches de deux pouces à deux pouces
„ & demi d'épais, mais plus minces à l'avant & à l'arriére.
„ Le bas du plus haut Gabarit, ou de la plus haute latte, tomboit juſte ſur
„ l'endroit de l'embelle où le vaiſſeau étoit le plus bas, & il avoit quatre
„ piés ſix pouces de relevement à l'avant, & ſept piés quatre pouces à l'ar-
„ riére, avec ſix pouces de large.
„ Le bâtiment avoit trois Préceintes, dont la plus baſſe avoit dix pouces de
„ large & cinq pouces d'épais; celle du milieu, neuf pouces de large & qua-
„ tre pouces d'épais; la plus haute, ſept pouces de large & trois pouces d'é-
„ pais. La fermure entre la plus baſſe préccinte & celle du milieu avoit
„ ſept pouces de large, & deux pouces d'épais; & la fermure au-deſſus avoit
„ ſix pouces de large & un pouce & demi d'épais. Le bordage entre les
„ fleurs & la plus baſſe préceinte, avoit un pié trois pouces de large & deux
„ pouces d'épais. De chaque côté il y avoit quatre ſabords.
„ Il y avoit trois Contre-liſſes dans les façons de l'arriére, & quatre Guer-
„ landes à l'avant ſur l'étrave, & deux plus haut, qui étoient ſur les pré-
„ ceintes; toutes ces piéces bien-aſſurées par des chevilles de fer.
„ Les Barrots avoient un pié & un pouce de large, & dix pouces d'épais:
„ ils étoient à la diſtance de trois piés ſix pouces l'un de l'autre, & ceux de
„ la grande écoutille à cinq piés. Il y avoit à chaque barrot deux courba-
„ tons, de toute la longueur que le bois avoit pu le permettre. Ils étoient
„ entretenus avec les baux par trois chevilles de fer, & par quatre avec les
„ côtés du vaiſſeau. Entre chaque bau il y avoit trois ou quatre barrotins
„ de trois pouces d'épais, & de largeur convenable.
„ Les Serre-goutiéres avoient quatre pouces & demi d'épaiſſeur, & au-
„ tant de largeur que le bois l'avoit pu permettre. Les faix de ponts a-
„ voient quatre pouces d'épais; & les bordages qui couvroient le pont, deux
„ pouces. Il y avoit de bons étambrais autour du mât; un ſep de driſſe
„ pour la grande driſſe; deux pompes; cinq écoutilles, une devant la
„ foſſe aux cables, une pour deſcendre dans la chambre de l'avant, la
„ grande écoutille, une derriére le mât, & une pour entrer dans la cham-
„ bre du Capitaine.
„ La Vaigre au-deſſus du pont avoit trois pouces d'épais, & la largeur re-
„ quiſe pour y pouvoir poſer les accotards. Il y avoit encore une autre
„ guerlande, tout-au-haut de l'avant, ſous les coittes ſur leſquelles étoit
„ poſé le virevaut, avec un petit traverſin de bittes.
„ Le Gouvernail avoit quatre piés de largeur par le bas, & un pié dix
„ pouces par le haut, & ſept pouces d'épaiſſeur: ſa tête, à prendre de
„ l'endroit où entre la barre, avoit ſept pouces de long.
„ Les Bordages depuis les gabords juſques aux préceintes avoient deux pou-
„ ces & demi & deux pouces & un quart d'épaiſſeur. Ils étoient couſus
„ à cloux & à chevilles dans l'œuvre morte; mais outre cela il y avoit en-
„ core des chevilles de bois dans l'œuvre vive.
„ Le bâtiment étoit doublé de planches de ſapin bien gorldronnées, de-
„ puis la quille juſqu'aux préceintes, à la hauteur de dix piés à l'avant, &
„ d'onze piés à l'arriére, cloüées de cloux du poids de quinze livres le millier.
„ Il y avoit ſur le vaiſſeau une cuiſine mobile, *Een los ſtaande kombuis*,
„ qu'on pouvoit changer de place par le moien des cordes qu'on mettoit en

„des boucles & en des crampes pour la tirer. Elle avoit ſix piés de haut „par ſes côtés, quatre piés de large en un ſens, & trois piés en l'autre „ſens. Il y avoit deux portes doublées de fer blanc en-dedans : la couver- „ture étoit doublée de cuivre, & derriére la maſſonnerie tout étoit garni „de cuivre & de plomb.

„Sur la place du Timonier il y avoit une teugue pour le couvrir, qui étoit „ſoutenuë de huit montans, & couverte de quatre barrotins, avec des plan- „ches deſſus.

„La Foſſe aux cables avoit dix piés de long : la chambre de l'avant, qui „étoit derriére la foſſe aux cables, avoit onze piés huit pouces de longueur „avec doubles cabanes de chaque côté, c'eſt-à-dire, deux deſſous en lon- „gueur, & deux deſſus, ou en hauteur, pour coucher ſeize perſonnes.

„La Chambre du Capitaine avoit douze piés ſept pouces; l'entrée étoit à „ſtribord : elle étoit faite en partie de planches refenduës : il y avoit de- „dans des armoires, un banc, & un bois de lit. Devant cette chambre „il y en avoit encore une autre qu'on apelle *Roef*, ou *Rouf*, avec quatre „cabanes; & au-deſſous il y avoit une ſoute aux poudres, & une cham- „bre aux voiles. A ſtribord il y avoit deux ſoutes au biſcuit, qui joignoient „les autres & étoient l'une ſur l'autre.

„L'Habitacle, qui étoit fait de planches minces de chêne, avoit trois piés „ſix pouces de long, trois piés & un pouce de haut, & un pié & un pouce de „large, avec trois couliſſes.

„La Chaloupe avoit vingt piés de long, ſix piés de large, & deux piés „quatre pouces de creux. Elle étoit du gabarit des chaloupes de Biſcaie, „mais plus forte de bois, afin de pouvoir ſervir à lever l'ancre.

„Le grand Mât avoit ſous l'encornail ſoixante piés de long, & le ton ſix „piés, avec un pié huit pouces de diamétre dans l'étambraie. La hune a- „voit quatorze courbatons & trois cadènes, ſix piés de diamétre, & le trou „trois piés ſix pouces en quarré.

„Le Mât d'artimon avoit cinquante-quatre piés de haut, & un pié & un pou- „ce de diamétre : la foque de beaupré avoit quarante-ſix piés de haut & un „pié deux pouces de diamétre : le mât de hune, trente & un pié de haut, „& neuf pouces de diamétre : le grand perroquet, onze piés de haut, & „ſix pouces de diamétre : le perroquet d'artimon, treize piés de haut, & „ſix pouces de diamétre.

„La grande Vergue avoit quarante-quatre piés de long, & un pié de diame- „tre : la vergue de hune, vingt-neuf piés de long, & ſix pouces de dia- „métre : la vergue de foque de beaupré, trente piés de long, & ſept pou- „ces de diamétre : les boute-hors d'embas, trente piés de long, & ſept „pouces de diamétre : les boute-hors d'enhaut, ſeize piés de long, & qua- „tre pouces de diamétre.

„Le grand chouquet avoit trois piés de long, deux piés de large, & un „pié deux pouces d'épais : le chouquet d'artimon, un pié quatre pouces „de long, un pié de large, & ſix pouces d'épais : le chouquet du grand „mât de hune, un pié deux pouces de long, neuf pouces de large, & ſix „pouces d'épais.

„Les grandes barres de hune qui étoient par la longueur du vaiſſeau, avoient „ſix piés neuf pouces de long : celles du mât d'artimon, trois piés ſix pouces :

„celles

„celles du grand mât de hune, trois piés. Celles du grand mât qui étoient „en-travers, avoient six piés de long: celles du mât d'artimon, trois piés, „& autant celles du grand mât de hune.

„Chaque Ancre étoit à-peu-près du poids de neuf cents livres : les cables „étoient de neuf pouces. Toutes les ancres ensemble pesoient 2863. livres; „toute la grosse ferrure, 6500. livres; & celle de la chaloupe 280. livres.

„La largeur de la grande Voile contre la vergue, étoit de seize aunes, & „sa hauteur avec les bonnettes de dix-huit aunes : la largeur du hunier, „de dix aunes, & sa chute de huit aunes : la largeur de l'artimon par le bas, „de treize aunes, & sa hauteur à l'arriére de douze aunes : la largeur de „la voile de foque de beaupré, de douze aunes, & sa chute de cinq aunes „& demie : la largeur de la voile d'étai par le bas, de neuf aunes.

„Il y avoit trois pavillons du Prince, qui avoient chacun sept cüeilles & de- „mie de guindant, & dix aunes de battant : une flame de trois cücilles de „guindant, & de seize aunes de battant : trois girouëttes du Prince, ou de „l'Etat, d'une aune trois quarts de guindant, & de quatre aunes & demie „de battant : trois girouëttes du lieu d'où étoit le vaisseau, d'une aune & de- „mie de guindant, & de trois aunes & demie de battant : trois girouëttes „échancrées d'une aune & demie de guindant, & de trois aunes & demie „de battant.

HOURVARI. *Een hardt landt-windt die 's avondts uit eenige Westindische eilanden waait.*

Ce terme se dit, par certaines gens de marine, d'un vent qui vient tous les soirs de terre, dans quelques-unes des isles de l'Amérique, & qui est acompagné de pluïe & de tonnerre.

H U.

HUCHE. Navire en Huche, ou Enhuché. *Een schip dat agter hoog opgeboeit is.*

On apelle Navire en Huche celui qui a la poupe fort haute. Dans le païs d'Aunis on dit, Navire Enhuché.

HUILIERES. *Oli-kannen.*

Ce sont de petites cruches dans lesquelles on tient l'huile dont on se sert dans un vaisseau.

HULOT, Ulot. *Bril, Kolder-gat, Bril-gat, Tol-gat, Klos.*

C'est l'ouverture où est mis le moulinet de la barre nommée manuelle, ou manivelle.

HULOTS, Ulots. *Gaaten in 't luik van het kaabel-gat.*

Ce sont aussi les ouvertures qui sont faites dans le panneau de la fosse aux cables.

HUNE. *Mars.*

C'est une espéce de petite plate-forme, soutenuë par des barres de bois, & qui regne en saillie & en rond autour du mât dans le ton. Quoi-qu'ordinairement les plus grands vaisseaux n'aïent que quatre hunes, savoir, la grande hune, celle de miséne, celle de beaupré, & celle d'artimon, & qu'il n'y ait que des barres aux brisures qui sont aux autres mâts, on ne laisse pas de donner le nom de hunes à ces barres. Les étais & les haubans de chaque mât sont amarrez aux hunes. Le gabier se poste ordinairement sur la hune de grand hunier, & lors-que de beau tems la voile de perroquet est apareillée, & qu'elle couvre cette hune, ôtant par ce moien la liberté de la-

la vuë au matelot qui fait le quart, il ſe va poſter ſur la vergue de perroquet pour découvrir avec plus d'avantage; mais pendant la brume, & dans un parage dangereux par les briſans, ou par les corſaires, il monte ſur celle de miſéne, & même ſur celle de beaupré. On peut voir les proportions des Hunes dans le livre de M. Daſſié, page 35.

„L'uſage des hunes eſt de ſervir à la manœuvre, les matelots y montant „pour cet éfet: elles ſervent auſſi à amarrer divers cordages, & l'on y tient un „matelot pour faire la ſentinelle, & découvrir de plus loin. On les couvre de „peaux de mouton, afin d'empêcher que les voiles & les cordages qui don„nent contre elles, ne ſe gâtent. Il y a dans le fond de la hune des trous „par où paſſent des cordages, & il eſt bon qu'ils ſoient garnis de fer.

„On ne met ordinairement qu'une hune à chaque mât: néammoins on en „met auſſi deux au grand mât & au mât de miſéne, dans quelques ocaſions, „ſur-tout quand on doit naviguer quelque tems ſous la zone torride, où „les calmes ſont fréquens, parce-qu'elles aident à bien manœuvrer les per„roquets. Pour cet éfet on porte ces deux hunes toutes prêtes dans le „vaiſſeau. Il y a ſouvent, dans les grands navires des baluſtrades autour „des hunes, qui vont juſqu'à la ceinture d'un homme.

„Quelques Charpentiers donnent à la grande hune, autant de neuf pouces „de large que le vaiſſeau a de dix piés de long.

„Ceux qui ont proportioné un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, „de l'étrave à l'étambord, donnent à la grande hune dix piés de diamé„tre, & neuf piés à la hune du mât de miſéne. La ſole, ou les piéces du „fond, doivent avoir trois pouces & demi d'épaiſſeur. Il doit y avoir qua„torze courbatons de quatre pouces de largeur, & de deux pouces & demi „d'épaiſſeur. Les garites doivent avoir cinq pouces de large, & ſurmon„ter la ſole de deux pouces & demi. Les cercles doivent avoir trois pou„ces & demi de large, & trois quarts de pouce d'épais. Les autres hunes „doivent avoir quatre piés & demi de diamétre ſur la ſole, & la ſole doit „avoir deux pouces d'épaiſſeur. Les caps de mouton des hunes ſont d'on„ze pouces, de huit, & de ſept.

„Un autre Auteur dit, touchant les hunes, que les vaiſſeaux qui ont de„puis ſeize piés de large juſques à vingt, n'en doivent avoir qu'une; que „ceux qui ont depuis vingt piés juſqu'à vingt-cinq, n'en doivent avoir que „deux; & que ceux qui ont au-deſſus de vingt-cinq piés de large en doi„vent avoir trois, ou quatre: c'eſt-à-dire que cela ſe pratique ordinaire„ment, quoi-que beaucoup de Maîtres en uſent autrement.

„Jamais les Hunes, dit-il, ne doivent preſſer les mâts, parce-que cela „contribuëroit beaucoup à les faire rompre. Au-contraire, il doit y avoir „toujours entre la hune & le mât autant d'ouverture qu'il en faut, pour „y faire paſſer & baiſſer les mâts de hune, ou les perroquets, en cas de be„ſoin, pendant la tempête.

„C'eſt par cette raiſon qu'il faut que les Hunes aïent toujours dans la croix, „ou par les angles de leur ouverture qui eſt quarrée, en les croiſant par le „milieu, les deux cinquiêmes parties de leur largeur entiére pour le moins, „Par éxemple; une hune qui a dix piés de largeur d'un bord à l'autre, „l'ouverture en doit avoir quatre piés. Le double du nombre de piés que „la hune a de diamétre, doit être la règle du nombre de taquets, ou cour-

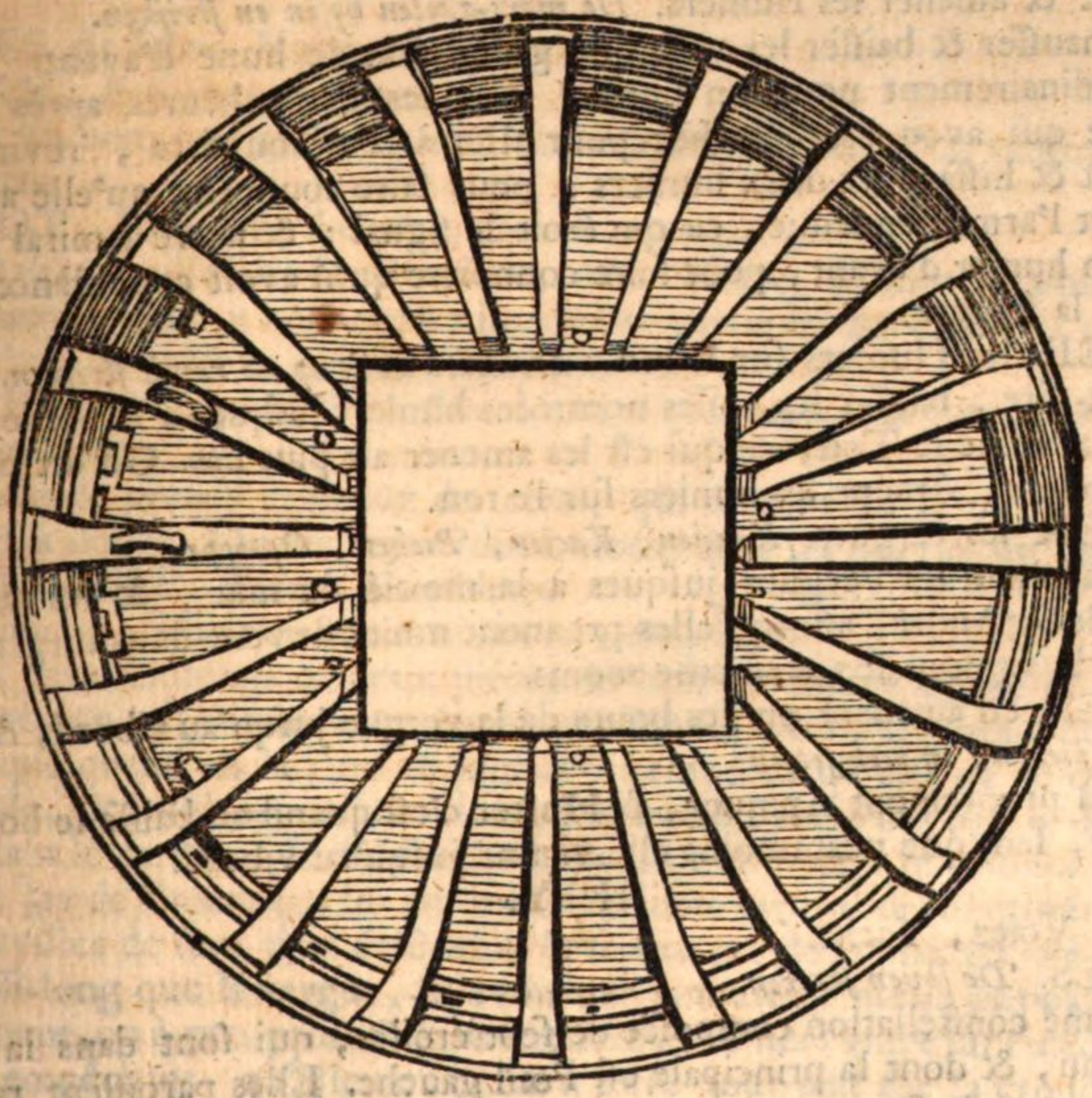
„batons,

„batons, qui doivent être ſur la ſole. Par éxemple ; quand une hune a „douze piés d'un bord à l'autre, il doit y avoir vingt-quatre taquets ſur „la ſole. En faiſant les trous pour les cadènes, il faut bien prendre garde „que la cadène ſe rencontre ſur le taquet du milieu.

„Plus les Hunes ſont grandes, & plus elles ſont propres pour les uſages „auxquels elles ſont deſtinées : néammoins il faut auſſi regarder à ne les „faire pas trop grandes, parce-qu'elles ſeroient trop peſantes, & qu'elles „défigureroient le vaiſſeau.

„La Hune du grand mât, *De groote Mars*, *De Mars die op de groote maſt „vaart*, doit avoir de diamétre les deux cinquiêmes parties de la largeur du „vaiſſeau, d'un bord à l'autre, en-dehors. Par éxemple ; la hune d'un „vaiſſeau de trente-cinq piés de large doit avoir quatorze piés de diamétre ; „& la hune du mât d'avant, *De Voor-mars*, doit être moins grande ſeule- „ment d'une dixiême partie.

„La Hune du mât d'artimon, *De Beſaans-mars*, eſt ordinairement un peu „plus large ou plus grande que la moitié de la grande hune ; & celle du „beaupré, *De Boeg-ſpriet-mars*, eſt un peu plus petite que cette même moi- „tié. Celle du grand mât de hune, *De groote Steng-mars*, eſt un peu plus „petite que celle du mât de beaupré : & la hune du mât de hune d'avant „*De Voor-ſteng-mars*, eſt plus petite que celle du grand mât de hune, à „proportion de ce que la hune du mât de miſéne eſt plus petite que celle „du grand mât.



„Les Hunes des navires de guerre ſont ſouvent couvertes de baſtingures, c'eſt-

„c'eſt-à-dire, lors-qu'on ſe prépare au combat. On y place auſſi du pe-
„tit canon, & de menuës armes, avec une baille remplie de grenades, &
„une autre remplie d'eau, pour éteindre le feu : & ces armes ne ſont pas
„celles qui incommodent le moins les vaiſſeaux ennemis.

HUNIERS. *Mars-zeilen.*

Ce ſont des voiles qui ſe mettent aux mâts de hune, & les mâts de hune ſont ceux qui ſont poſez au-deſſus du grand mât & du mât de miſéne. Voiez, Voiles. Quelques-uns apellent auſſi Huniers les mâts de hune même.

LE GRAND HUNIER. *'t Groot Mars-zeil.*

C'eſt la voile qui eſt portée par le grand mât de hune.

LE PETIT HUNIER, ou Hunier d'avant, ou Hunier de miſéne. *Het Voor-mars-zeil.*

C'eſt la voile qui eſt portée par le mât de hune d'avant.

HUNIERS à mi-mât. *Mars-zeils ter halver ſteng, Mars-zeils voor top en taakel.*

On dit, Hunier à mi-mât, quand la vergue qui tient la voile du hunier n'eſt hiſſée ou élevée qu'à la moitié du mât.

AVOIR les Huniers dehors. *De mars-zeilen uit hebben.*

C'eſt avoir les huniers au vent pour le recevoir.

METTRE le vent ſur les Huniers. *De mars-zeilen op de maſt braſſen.*

C'eſt mettre les voiles nommées huniers de telle ſorte que le vent donne deſſus, & ne les rempliſſe pas.

HISSER & amener les Huniers. *De mars-zeilen hyſen en ſtrijken.*

C'eſt hauſſer & baiſſer les voiles du grand mât de hune d'avant. Cela ſe fait ordinairement pour un ſignal. Sur les deux heures après midi la frégate qui avoit été détachée pour aller à la découverte, revint en amenant & hiſſant ſes deux huniers, pour faire connoître qu'elle avoit découvert l'armée ennemie, ce qui étoit le ſignal ; & notre Amiral fit amener ſon hunier d'avant, pour faire connoître qu'il avoit conoiſſance du ſignal de la frégate.

AMENER les Huniers ſur le ton. *De mars-zeils op de randt ſtrijken.*

C'eſt-à-dire, baiſſer les voiles nommées huniers juſques à la partie du mât qui ſe nomme le Ton, ce qui eſt les amener au plus bas. On dit par commandement, Amène les huniers ſur le ton.

HUTTER les vergues. *Kaaijen, Kaejen, Pieken, Optoppen.*

C'eſt amener les vergues juſques à la moitié du mât, & les mettre en croix de St. André, afin-qu'elles prennent moins de vent dans un gros tems, & que le vaiſſeau ſe tourmente moins.

HUTTER en amenant un des bouts de la vergue juſqu'au vibord, Apiquer. *De ree pieken, in piek ſetten.*

C'eſt-là proprement Apiquer, & Hutter c'eſt quand on baiſſe le bout de la vergue, ſans que néammoins elle vienne juſqu'au vibord.

H Y.

HYAC. Voiez, Yacht.

HYADES. *De ſeven ſterren.*

C'eſt une conſtellation compoſée de ſept étoiles, qui ſont dans la tête du Taureau, & dont la principale eſt l'œil gauche. Elles paroiſſent rarement ſans amener de fort grandes pluïes.

HYDROGRAPHIE. *Waater-beſchrijving.*

C'eſt la Science par le moien de laquelle on s'inſtruit dans l'Art de naviger, enſorte qu'on eſt capable de faire des cartes marines, de conduire les vaiſſeaux, & de connoître préciſément le lieu où l'on eſt, lors-qu'on fait un voiage de long cours.

CARTES Hydrographiques *Zee-kaàrten.*

Ce ſont des Cartes Marines que l'on dreſſe exprès pour les Pilotes, où tous les rumbs de vent ſont marquez. On y marque auſſi les bancs, les baſſes & les rochers, & les Méridiens y ſont paralleles les uns aux autres. Voiez, Carte.

I A.

IAC, IACHT, IAGT. Voiez, Yacht.

IAC, IACQ, Iacque. Voiez, Pavillon.

JALOUX. Bâtiment Jaloux, Galére Jalouſe. *Een vaartuig dat geen ballaſt genoeg heeft.*

C'eſt un mot de Levant qui ſignifie un bâtiment qui roule & qui ſe tourmente trop, en danger de ſe renverſer faute d'avoir aſſez de leſte & ſon arrimage propre à lui donner ſa bonne aſſiette.

JALOUX. Vaiſſeau Jaloux. *Een rank ſchip.*

C'eſt auſſi un vaiſſeau qui a le côté foible.

JAMBES de compas. *Pooten van een paſſer, Voeten.*

On dit qu'un compas a deux jambes, pour dire qu'il a deux pointes, deux piés.

JAMBES de hune. Voiez, Gambes de hune.

JARDIN. *Een open Galdery.*

C'eſt un nom que quelques-uns donnent aux balcons d'un vaiſſeau qui ſont ouverts.

JARLOT, Rablure. *Sponning, Sponde, Spongie.*

C'eſt une entaille faite dans la quille, dans l'étrave, & dans l'étambord d'un bâtiment, pour y faire entrer une petite partie du bordage qui couvre les membres du vaiſſeau. Voiez, Rablure.

JARRES, ou Giarres. *Groote ſteen-kruicken-of-kannen, om ſoet-waater in 't ſchip te bewaaren.*

Ce ſont de grands vaiſſeaux de terre, qui ſervent ſur la mer à conſerver de l'eau douce. On les met ordinairement dans les galeries du vaiſſeau.

JARREBOSSE. Voiez, Candelette.

JAS d'ancre, Eſſieu ou Jouët d'ancre. *Anker-ſtok.*

C'eſt un aſſemblage de deux piéces de bois de même figure & de même échantillon, étroitement empatées emſemble vers l'arganeau de l'ancre, afin-que quand on la jette en mer ce jas empêche qu'elle ne ſe couche ſur le ſable, & qu'il donne le moien à l'une ou à l'autre des pattes de s'enfoncer dans le terrein, & de mordre le fond pour arrêter le vaiſſeau.

„Le Jas de l'ancre qui lui eſt ataché & joint proche de l'arganeau par des-
„chevilles de fer, doit être ſelon le ſentiment de la plupart des Maîtres,
„auſſi-long que la vergue, & avoir une cinquême partie du poids entier de
„l'ancre, ou à-peu-près. Ce bois ſert à faire tourner l'ancre ſur l'un de ſes bras,
„en empêchant, qu'elle ne tombe à terre tout-plat ſur ſa croiſée, & par
„ce moien la patte du bras qui s'eſt tourné contre le fond, y mord & y

„enfonce, car on ſait qu'un bois qui eſt dans l'eau ne ſe porte jamais à y „demeurer perpendiculairement ſur l'un des bouts, mais il y demeure ho- „riſontalement & en long, à-moins-qu'il n'y ait quelque choſe qui l'en „empêche. Ainſi le jas de l'ancre, renverſant néceſſairement l'ancre, & „la faiſant tourner ſur ſa patte, lui donne moien de mordre.

JATTE, Agathe, Gatte. *Pis-bak.*

C'eſt une enceinte de planches miſes vers l'avant du vaiſſeau, qui ſervent à recevoir l'eau qui entre par les écubiers, lors-qu'elle eſt pouſſée par un coup de mer, ce qui donne facilité de la vuider. Voiez, Gatte.

JAVEAU. *Aanwas.*

C'eſt une iſle nouvellement faite au milieu d'une riviére par alluvion, ou amas de limon & de ſable.

JAUGE. *Yking, Ycking, Meeting en begrooting van een ſchip.*

C'eſt la juſte meſure que doit avoir un vaiſſeau qui doit contenir quelque liqueur, ou quelques grains.

JAUGEAGE. *Meeting-geldt.*

C'eſt un droit que font paier les Oficiers jaugeurs, pour la jauge des vaiſſeaux.

JAUGER. *Doppen, Een ſchip meeten, Yken.*

C'eſt meſurer un vaiſſeau, pour voir s'il eſt de la meſure qu'il doit être. Tous navires ſeront jaugez incontinent après leur conſtruction par les Gardes-jurez, ou Prudhommes du métier de Charpentier, qui donneront leur ateſtation du port du bâtiment. Pour connoître le port & la capacité d'un vaiſſeau, & en régler la jauge, le fond de cale, qui eſt le lieu de la charge, ſera meſuré à-raiſon de quarante-deux piés cubes pour tonneau de mer.

JAUGEUR. *Dopper, Ycker.*

JAUMIE'RE. *Hennegat, 't Gat voor de roer-pen.*

C'eſt une petite ouverture à la poupe d'un vaiſſeau, proche de l'étambord: c'eſt par-où le timon vient répondre au gouvernail pour le faire joüer.

„La Jaumiére doit avoir de large les deux tiers de l'épaiſſeur du gouver- „nail, c'eſt-à-dire, en-travers du vaiſſeau, & elle doit avoir un peu plus de „hauteur; mais ſa largeur par-dehors doit être un tiers moindre qu'en- „dedans.

„Lors qu'on eſt en mer, on garnit la jaumiére avec des toiles goudron- „nées, pour empêcher que l'eau n'entre dans le vaiſſeau. Il y a des vaiſ- „ſeaux où l'on ne prend pas cette précaution; on y laiſſe entrer l'eau, & „elle s'écoule par les côtés.

JAUTEREAUX. Voiez, Joutereaux.

J E.

JET de voiles, Jeu de voiles. *Een ſtel zeilen.*

C'eſt l'appareil complet de toutes les voiles d'un vaiſſeau.

JET & CONTRIBUTION. *Het werpen van goederen over boord in zee, en de verbeeteringe en vergelijkinge van de ſchaade.*

C'eſt un terme uſité entre les Marchands, par lequel on entend tout ce qu'on eſt contraint de jetter à la mer par un mauvais tems, à-cauſe du péril preſſant, & la répartition qui ſe fait du prix & valeur de ce qui a été jetté, tant ſur le vaiſſeau que ſur la cargaiſon.

JET. Faire le Jet. *Uitwerpen*, *Werpen.*

C'eſt, de gros tems, jetter à la mer la marchandiſe, les mâts & le canon, pour alléger le vaiſſeau & l'empêcher de faire naufrage. Les répartitions pour le paiement des pertes & dommages ſe doivent faire ſur les éfets ſauvez & jettez, & ſur moitié du navire & du fret, au marc la livre de leur valeur. Les munitions de guerre & de bouche, ni les loïers & hardes des matelots, ne contribüent point au jet, & néammoins ce qui en eſt jetté ſe paie par contribution ſur tous les autres éfets. Les uſtenſiles du vaiſſeau, & autres choſes les moins néceſſaires, les plus peſantes, & de moindre prix, ſe jettent les premiéres, & enſuite les marchandiſes du premier pont; le tout au choix du Capitaine, & par l'avis de l'équipage. Voiez, l'Ordonnance de 1681. liv. 3. tit. 8.

E'FETS dont on a fait le Jet. *Geworpen goedt.*

JETTE'E. *Hoofdt.*

C'eſt le mur d'un quai, ou d'un mole de port, fait pour arrêter l'impétuoſité des vagues. On le conſtruit de gros quartiers de pierre, ou de caiſſons remplis de matériaux que l'on jette dans la mer ſans aucun ordre, quand il n'eſt pas poſſible de fonder à ſec, en faiſant des bâtardeaux.

JETTER quelqu'un à la mer. *Jemant over boord ſmijten, de voeten ſpoelen.*

JETTER un navire ſur un banc, ou ſur un rocher, ou à la côte. *'t Schip op ſtrand, of op een klip jaagen; 't Op ſtrand ſetten.*

C'eſt aller donner exprès contre un banc, un rocher, ou une côte, parcequ'on en regarde le péril comme incertain, & qu'on croit éviter par-là un péril tout-a-fait certain. Les Lamaneurs qui par ignorance auront fait échoüer un bâtiment, ſeront condamnez au fouët, & privez pour jamais du pilotage. Et à l'égard de celui qui aura malicieuſement jetté un navire, ſur un banc ou rocher, ou à la côte, il ſera puni du dernier ſuplice, & ſon corps ataché à un mât planté près le lieu du naufrage.

JETTER du blé ou d'autres grains à la bande. *Stort-goederen overgooijen, overſmakken, verſchieten.*

C'eſt jetter ſur tout un côté du vaiſſeau les grains qui étoient uniment chargez dans le fond de cale, quand on y eſt contraint par la tempête pour faire un contre-balancement.

JETTE dehors le fond du hunier. *Stoot uw mars-zeil uit, Stoot uit uw groot-en-voor-mars-zeil.*

C'eſt un commandement à ceux qui ſont à la hune, de pouſſer dehors la voile du mât de hune.

JEU. Le Jeu du gouvernail. *Het ſpeelen, Het ſchieten van 't roer.*

C'eſt ſon mouvement.

JEU DE Voiles. Voiez, Jet de voiles.

JEU-PARTI. *Set-koop, Zet-koop.*

On dit, Faire jeu-parti, quand de deux ou de pluſieurs perſonnes qui ont part à un vaiſſeau, il y en a une qui veut rompre la ſociété, & qui demande en Jugement que le tout demeure à celui qui fera la condition des autres meilleure, ou-bien qu'on faſſe eſtimer les parts.

ILOIRES. Voiez, Hiloires & Ailures.

I N.

INCOMMODE'. Vaiſſeau Incommodé. *Een ſchaadeloos of beſchaadigdt ſchip, dat letſel gekreegen heeft.*

C'eſt-à-dire un vaiſſeau qui a perdu quelqu'un de ſes mâts, qui a ſa manœuvre en deſordre, & qui étant deſemparé a beſoin du radoub. Après-que nous eûmes eſſuïé les bordées de trois vaiſſeaux ennemis, notre vaiſſeau ſe trouva fort incommodé, & nous fûmes obligez de quitter notre poſte.

INCOMMODITE' d'un vaiſſeau. *Schaade, Letſel, Verlegentheid.*

LES VAISSEAUX furent Incommodez en leurs manœuvres. *De ſchepen die leeden ſchaade aan touwerk.*

INDICATION de l'aiguille aimantée. *Afwijſinge des zeil-ſteens.*

C'eſt l'indication qu'elle donne, & qui fait reconnoître les parages & les lieux où l'on eſt.

INGE'NIEUR du feu, Artificier. *Vuur-werker.*

C'eſt un Oficier qui fait les feux d'artifice de guerre, & qui a ſoin de charger les grenades, bombes, pots-à-feu, & toutes ſortes de machines de feu. On dit, Ingénieur de Marine. *Een Vuur-werker ter zee.*

INGE'NIEUR. *Een krijgs-bouw-meeſter.*

C'eſt l'Oficier qui conduit les travaux de la guerre, ſoit pour fortifier les places, ou pour les ataquer.

INONDER. *Overſtroomen, Overvloeijen, Overloopen, Inbreeken.*

C'eſt noïer un païs par un débordement d'eaux.

INSPECTEUR des conſtructions. *Een Opſiender op de ſcheeps-bouw.*

C'eſt un Oficier qui fait prendre devant lui les plans & les profils, avant que de commencer la conſtruction. Il fait faire un devis éxact des bois qui doivent y entrer. Il enſeigne aux Charpentiers la maniére de conduire par règles les fonds, les hauts, le fort, les batteries & les ponts &c. Enfin il prend garde à tout ce qui regarde la conſtruction & le radoub.

INSULTER un vaiſſeau, Inſulter les ennemis. *Af-breuk doen.*

C'eſt ataquer & cauſer quelque dommage. Il étoit trop tard pour inſulter ce navire, & diſcerner au vrai s'il étoit échoüé.

INTENDANT de Marine. *Een Zee-intendant.*

C'eſt un Oficier qui doit avoir de la capacité; qui réſide dans un port; qui a ſoin de faire éxécuter les Réglemens qui concernent la Marine; qui pourvoit à la fourniture des magaſins; qui ordonne tout ce qui dépend des choſes de la Marine, & de la conſervation des proviſions; qui fait la revuë des équipages, quand ils ſont à bord, & fait punir les deſerteurs & les coupables; & qui met la taxe aux denrées.

INTENDANT Général de la Marine & des claſſes. *Een Opper-hoofdt van de zee-ſaaken, en verdeelingen der matrooſen.*

C'eſt un Oficier qui a l'intendance de tous les ports, arcenaux & claſſes de tout le Roïaume.

INTENDANT des armées navales. *Een Opſiender of Intendant over de oorlogs-vlooten.*

C'eſt un Oficier ordonné pour la Juſtice, Police & Finances d'une armée navale. Ses fonctions & celles des Intendants ci-deſſus, & celles de l'Intendant d'un port, ſont décrites dans l'Ordonnance de 1689.

INTERLOPRES. *Lorren-draaijers.*

Ce ſont des bâtimens qui entrent dans un port en cachette, pour ne pas paier les droits, ou qui y portent des marchandiſes de contrebande.

INERRESSE'S. Les Interreſſés à un navire. *De Reeders.* Voiez, Chargeurs.

IN-

INVESTIR. *Aan de grondt raaken, Stranden.*

C'eſt un terme du Levant, pour dire, Toucher, ou échoüer, ſoit de bon gré, ſoit par contrainte. On dit, Notre bâtiment vouloit inveſtir à Capo-paſſaro, voiant que le Corſaire avoit inveſti à une lieuë de-là.

JOIAUX, Pierreries. *Juweelen.*

„Lors-qu'un Maître de navire a des joïaux à tranſporter, il en doit prendre un ſoin particulier, & s'il voit le vaiſſeau menacé de quelque danger, il doit atacher les joïaux autour de ſon corps, afin-que ſi le vaiſſeau fait naufrage & qu'il puiſſe ſe ſauver, il ſauve les joïaux avec lui.

JOINTS quarrés. Joints à onglet. Joints d'abouëment. Joints à queuë d'aronde. Voiez, Aſſemblage.

BORDER à Joints quarrés. *Met karviel-werk opboeijen.*

JOINTS perdus. Aſſemblé à Joints perdus. *Met een verlooren lip ingelaaten of ingeleit:* à Joints perdus quarrez, *met een regt verlooren lip:* à Joints perdus en talus, *Met een ſcherp verlooren lip.*

C'eſt un aſſemblage où les joints ne ſe voient que quand on eſt tout proche.

IOL. *Een Jol.*

Ce ſont des barques dont on ſe ſert en Danemarc. Les Ruſſes ſe ſervent auſſi de petits bâtimens ainſi nommez.

JONCTION de deux flotes, ou de deux armées navales. *De by-eenkomſte vant wee vlooten, of oorlogs-vlooten.*

JONQUE, Jonc, ou Jonkos. *Een Jonk.*

C'eſt une ſorte de vaiſſeau, ou pluſieurs ſortes, dont on ſe ſert dans les Indes Orientales, & le long des côtes de la Chine.

„Les Jonques ſont des bâtimens fort communs dans les Indes, à-peu-près „de la grandeur des flibots. Elles ont différentes figures, ſelon les diverſes „nations qui ſont en cette région, & qui s'en ſervent. Les voiles ſont ſou„vent de roſeau & de nattes, & les ancres de bois. Tout l'ouvrage eſt aſ„ſemblé à queuë d'aronde.

„Le Pilote eſt aſſis à l'arriére, d'où avec un petit tambour il marque „au Timonier comment il doit gouverner. Outre le gouvernail ils gou„vernent encore avec de groſſes rames, qui ſont à chaque côté de l'ar„riére, ſoit de gros tems, ou lors-que le vaiſſeau ne ſent pas bien ſon gou„vernail. Il y en a de haut-bord, & qui ont des acaſtillages; d'autres „de bas-bord. Il y en a qui portent beaucoup de voiles, & d'autres peu.

„Les Jonques de Nanquin ſont conſtruites à plates varangues, à-cauſe „des baſſes qui ſont dans les riviéres, & leur avant eſt plat. Elles ont deux „ſemelles. On ſe ſert de cordes pour faire joüer le gouvernail, ce qui ne „ſe pratique pas ailleurs, Il y en a d'autres qui ont beaucoup de releve„ment à l'avant, & dont le nez s'élance en haut, & eſt pointu comme „un crochet. Elles ont un petit mât d'avant, & une teugue fort baſſe qui „fait ſaillie ſur l'eau à l'arriére.

„M. Witſen a eu entre les mains un gabarit de bois d'une Jonque de la Chi„ne, dont la quille étoit de trois piéces, & la piéce du milieu étoit en lig„ne droite, comme on les fait en Europe; mais les deux autres piéces, „qui étoient plus courtes que celle du milieu, avoient à l'arriére & à l'a„vant un relevement de quatre à cinq piés. L'avant étoit plat & preſque „en triangle, dont la pointe la plus aiguë étoit en-bas, & il y avoit un peu

„de

„de quête, L'arriére étoit auſſi plat, de-même qu'une arcaſſe, mais il „rentroit en-dedans depuis le bord juſqu'au milieu; ſi-bien qu'il n'y avoit „ni étrave ni étambord.

„Le Gouvernail étoit ſuſpendu à l'arriére, & ataché de chaque côté avec „des cordes qui paſſent au-travers par le bas, & qui ſont amarrées au „bord par le haut, pour aider à gouverner, parce-que le gouvernail étant „fort grand, la barre ne ſufit pas pour le faire joüer par un gros tems.

„Il n'y avoit qu'une préceinte, qui étoit poſée à la hauteur du premier „pont, & étoit ronde par-dehors, avec un relevement proportioné à tout „le gabarit. Sous cette préceinte le vaiſſeau alloit en arondiſſant par le „bas, mais au-deſſus, juſques au haut pont, il avoit les côtés plats. Les „deux ponts étoient également ouverts dans le milieu, par la longueur du „bâtiment, & autour de ces ouvertures il y avoit des bordages. A l'ar- „riére, proche du gouvernail, il y avoit quelques marches ſur le bas pont „pour deſcendre au fond de cale, & le vaiſſeau y étoit ouvert au-deſſus „de l'arcaſſe, laquelle étoit auſſi haute que le pont, en-ſorte que le vent y „pouvoit entrer par l'arriére.

„Le grand mât étoit plus proche de l'avant que de l'arriére: il tomboit un peu „vers l'arriére. Il y avoit ſur le bas pont un bau, ou traverſin, tout-rond, „qui par chaque bout étoit joint avec la préceinte, & dans lequel le mât „étoit enchaſſé, & tenu par un cercle de fer; mais par le bas, il n'y avoit „aucune piéce qui l'arrêtât ſur le plat-fond, où il étoit quarré. A l'avant „il y avoit un autre mât un peu plus petit, qui tomboit en avant. On pou- „voit les démâter & coucher tous deux vers l'arriére. Ils avoient des tons „fendus en échancrure, dont les deux côtés ſont entretenus avec des che- „villes, & les bouts en ſont liez enſemble au haut. C'eſt-là que s'ente le „bâton de pavillon, ſi-bien que quand on couche le mât on en peut ôter le ton. „On monte le long du mât par des taquets qui y ſont cloüez. Toutes les voiles „ſe hiſſent avec des vindas. L'ancre étoit de bois, & de la figure de deux „coudes courbez & atachez l'un à l'autre. Sous les bras, qui n'avoient point „de pattes, il y avoit un bois en-travers, qui étoit enté de chaque côté „dans la vergue: le bois en eſt fort-pliant, mais il n'eſt pas gros.

„Dans le milieu du bâtiment, ſous le premier pont, il y avoit de chaque „côté une porte quarrée, pour entrer dans le vaiſſeau, & pour embarquer „la charge. On met ſur le bas pont quatre piéces de canon de chaque cô- „té, deux poſées ſur le tillac même, & deux un peu plus élevées; & il „y a de faux-ſabords, les uns ronds, les autres quarrez, peints en-dehors „avec de la couleur noire, mais on ne peint aucun autre endroit du vaiſ- „ſeau, ſi ce n'eſt les liſſes à l'avant & à l'arriére. Il y a auſſi au haut du „bordage, à l'un & l'autre bout, des baluſtres qui ſe peuvent ôter & re- „mettre. C'eſt un bâtiment de bas-bord. Dans le haut il y a contre le „bord, en-dehors, une eſpéce d'échafaut, où les matelots montent pour „puïſer de l'eau dans la mer, ou pour faire leurs néceſſités.

„Il y a de petites teugues ſur le haut, à l'arriére & à l'avant. Le pont eſt „plus étroit à l'avant qu'à l'arriére, & le vaiſſeau plus étroit par le haut que „par le bas. A l'arriére on voit à babord, en-dedans contre le bord, un long „épars, où l'on hiſſe un pavillon, & même une petite voile au beſoin.

„Les Jonques ſont auſſi les principaux bâtimens dont ſe ſervent les peuples

„de

„de Java. Elles ſont du port d'environ vingt laſtes, & à-peu-près du ga-
„barit des buches. Tout le creux du bâtiment eſt aſſemblé à tenons &
„mortaiſes. De l'avant à l'arriére ils ont un pont fait comme un toit de
„maiſon, couvert de joncs, ſous lequel ils ſont à-couvert du ſoleil, de la
„roſée, & de la pluïe : il y a une chambre pour le Capitaine, ou pour le
„Maître, & le creux eſt diviſé en pluſieurs petits eſpaces, où la cargai-
„ſon demeure bien arrimée. On y entre par les deux côtés, & proche des
„entrées eſt la cuiſine. Il y a un beaupré à l'avant, & un grand mât, &
„un mât d'artimon, avec un grand artimon & une ſivadiére. Lors-que les
„Jonques font vent arriére on amure les couëts à l'avant de chaque côté,
„ceux de la grande voile d'un côté, & ceux de la miſéne de l'autre. Les
„voiles ſont de jonc, ou de bois entrelaſſé. Les ancres ſont auſſi de bois.
„Les plus grands vaiſſeaux des Chinois, qu'on équipe & en marchandiſe
„& en guerre, s'apellent Tſoen, ou Soen, ou Soun, mais la plupart des
„Chrétiens les apellent auſſi Jonques, parce-que les Chinois nomment
„Jonques les vaiſſeaux des Chrétiens, ce que ceux-ci entendant ils ont don-
„né le même nom aux vaiſſeaux Chinois; mais les Chinois ne leur don-
„nent jamais ce nom-là. Voiez, Soen, ou Soun.

JOTTE, Jottes. Vieux mot, qui ſignifioit les jouës d'un vaiſſeau. *De borſten, of boegen van het ſchip.*

Ce ſont les deux côtés de l'avant depuis les épaules juſque à l'étrave.

JOTTEREAUX. Voiez, Joutereaux.

JOUES d'un vaiſſeau. Voiez, Jottes.

ſOÜER. *Speelen, Schieten, Bowoogen en beheert worden.*

Cela ſe dit du gouvernail quand on le fait mouvoir avec ſa barre.

JOUER ſur ſon ancre. *Rijden op ſijn anker, omdraaijen.*

JOUER. Le mât jouë. *De maſt ſpeelt, of is los in ſijn gat.*

On dit qu'un mât, ou quelque autre choſe jouë, lors-que cette choſe a du mouvement dans le lieu où elle eſt placée.

FAIRE Joüer le canon. *Het kanon laaten ſpeelen.*

C'eſt faire diverſes décharges.

JOUES de Virevaut. *Klampen.*

JOUETS. *Yſere Plaatjes.*

Ce ſont des plaques de fer de différentes longueurs, dont l'uſage eſt d'empêcher que la cheville de fer qui les traverſe, n'entre dans le bois où elles ſont poſées.

JOUETS de pompe. *Plaatjes.*

Ce ſont des plaques de fer cloüées aux côtés des fourchons de la potence d'une pompe, au-travers deſquels on fait paſſer les chevilles, qui ſervent à tenir la bringuebale.

JOUETS de ſep de driſſe. *Plaaten, Yſere Plaaten aan de knegten.*

Ce ſont auſſi des plaques de fer qu'on clouë aux côtés du ſep de driſſe, pour empêcher que l'eſſieu des poulies n'entaille le ſep.

JOUR. *Dag.*

C'eſt la durée d'un tour entier du Sole il autour de la terre. Cette durée eſt de vingt-quatre heures, & c'eſt ce qu'on apelle Jour Naturel, ou Solaire. On apelle Jour Aſtronomique, la durée d'une revolution entiére de l'E'quateur, & de la portion du même E'quateur que parcourt le Soleil

pendant un jour naturel, par ſon propre mouvement. On apelle Jour Civil, celui que l'uſage commun d'une nation détermine à l'égard de ſon commencement, ou de ſa fin. Les Babiloniens le commençoient autrefois d'un Orient à l'autre, ce qui eſt encore aujourdhui pratiqué par ceux de Nuremberg. Les Italiens l'ont déterminé d'un Occident à l'autre Occident. Les Aſtronomes d'un Midi à l'autre Midi. Toutes les nations de l'Europe qui navigent ſur mer, commencent à le compter depuis minuit. Le Jour Artificiel eſt la durée du tems que le Soleil eſt ſur l'horiſon, qui eſt inégal ſelon les tems & les lieux, à-cauſe de l'obliquité de la ſphére. Ainſi l'on voit par expérience que les jours croiſſent fort-ſenſiblement autour des équinoxes, & très-lentement proche des ſolſtices.

On a en Hollande une maniére particuliére de diviſer le jour, ou de compter les heures ſur mer. On diviſe le jour & la nuit en huit parties, de trois heures en trois heures, en cette ſorte.

SIX heures du matin. *Ooſter-zon.*

NEUF heures du matin. *Suid-ooſter-zon.*

MIDI, ou Douze heures. *Suider-zon.*

TROIS heures après midi. *Suid-weſter-zon.*

SIX heures après midi, ou du ſoir. *Weſter-zon.*

NEUF heures du ſoir. *Noord-weſter-zon.*

MINUIT. *Noorder-zon.*

TROIS heures après minuit, ou du matin. *Noord-ooſter-zon.*

JOURS de planche. *Leg-dagen.*

On dit jours de planche pour les vaiſſeaux marchands, & jours de ſéjour pour les navires de guerre.

JOUR. *Een opening tuſſchen 't hout dat op ſtaapel leit.*

C'eſt un terme de Charpentier, qui ſignifie le vuide qu'on laiſſe entre deux piéces de bois pour empêcher qu'elles ne s'échaufent.

JOUR. *Een Reete.*

C'eſt une ouverture des portes, des fenêtres, & de tout autre endroit, par où paſſe la lumiére.

JOUR d'aiſſieu d'un afût. *Het gat van de as.*

JOUR d'eſſe. *Het gat van de diſſel-bout.*

JOUR de boulon. *Het gat van de dwars-bout.*

JOURS de tourillon. *Oor-gaaten.* Voiez, Tourillon.

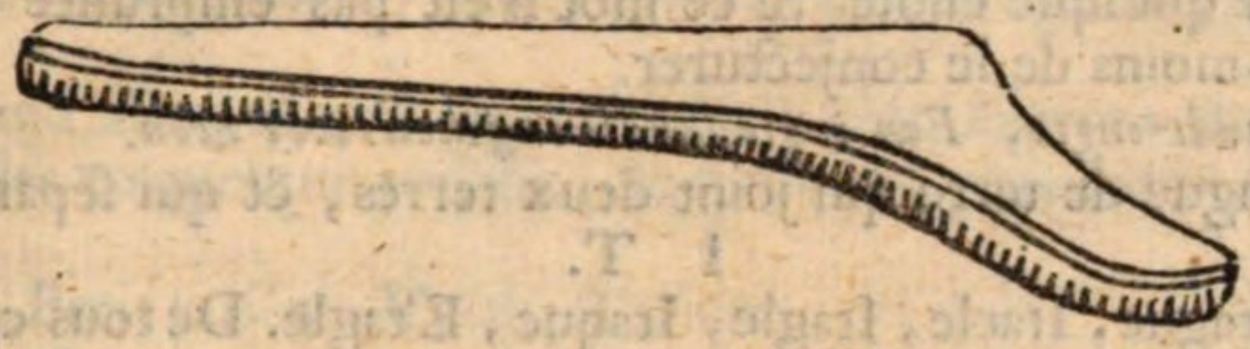
JOURNAL de Pilote. *Dag-regiſter, Journaal van een Stuurman.*

C'eſt un régître que tient un Pilote de tout ce qui eſt arivé à ſon vaiſſeau, jour par jour, & d'heure en heure. Il eſt ordinairement diviſé par colomnes, & le Pilote y écrit par quel rumb de vent un vaiſſeau eſt porté chaque jour; par quel air de vent doit être ſa route; quel changement arive durant chaque horloge; quelle eſt la latitude qu'il a trouvée par l'obſervation des hauteurs; quelle eſt la latitude donnée par le pointage de la carte; quel a été le ſillage du vaiſſeau durant chaque quart; quelle eſt la longitude eſtimative donnée par le pointage; enfin ce qui eſt arivé de remarquable, comme la rencontre de quelque vaiſſeau, la vuë de la terre, une tourmente, & pareilles choſes.

JOUTEREAUX, Jouttereaux, Jauteraux, Jottereaux. *Knies aan de nit-leggers, Slooi-knies, Die zijn Slemp-houten genaamt in de boeijers, ſmal-en-wijdt-ſchepen.*

Ce

Ce ſont des piéces de bois courbes, qui étant miſes en-dehors de l'avant du vaiſſeau ſervent à ſoutenir l'éperon, & répondent d'une herpe à l'autre en-bas. On les met parallèles, pour faire l'aſſemblage des herpes. Le porte-vergue eſt au-deſſus.



JOUTTEREAUX de mât. *Klampen.*

Ce ſont deux piéces de bois pareilles, que l'on coûd au haut des mâts, de chaque côté, & qui ſervent à ſoutenir les barres de hune.

ISLE. *Een Eilandt.*

C'eſt une terre environnée d'eau de tous les côtés, comme l'Angleterre & l'Ecoſſe. Le Continent, à l'égard de l'Océan qui l'environne, pourroit bien paſſer pour une iſle, s'il n'avoit trop d'étenduë. Les iſles étant dans un trop grand nombre, les Géographes les conſidérent par corps, c'eſt-à-dire, par certains amas de pluſieurs iſles, qui enſemble paſſent ſous un même nom, comme les iſles Açores, les iſles de Canarie, les iſles du Cap-vert, les iſles du Japon, les iſles Philippines, & les iſles de Salomon parmi le grand nombre deſquelles on en compte dix-huit principales, dont quelques-unes ont trois cents lieuës de tour, d'autres deux cents, d'autres cent, & quelques-unes cinquante. La plus grande des iſles dont nous aïons connoiſſance, eſt celle de Borneo, qui eſt juſtement ſous la Ligne équinoxiale.

ISLET, Iſlot, Iſlotte. *Een Eilandtje.*

C'eſt une très-petite iſle.

ISLES du vent. *Boven Eilanden, Eilanden te loef-waarts.*

C'eſt ainſi que les gens de mer apellent les iſles Antilles au continent de l'Amérique. Ce ſont celles qui ſont le plus vers l'Orient. On les nomme Iſles du vent, par la raiſon que les vents regnent preſque toujours de cette partie du monde. Rochefort dit que les Iſles du vent ſont, Tabago, la Grenade, Bekia, S. Vincent, la Barboude, Ste. Lucie, la Martinique, la Dominique, Mari-galante, les Saintes, la Déſirade, la Guardeloupe, Antigo, Montſerrat, la Barbade, la Redonde, Nieve, & S. Chriſtofle.

ISLES d'avau le vent, Iſles de deſſous le vent. *Eilanden te ly-waarts.*

Ce ſont celles qui ſont opoſées aux Iſles du vent, & qui, par conſéquent, ſont plus à l'Oüeſt. Rochefort en compte neuf principales qui ſont, S. Euſtache, S. Barthelemi, Saba, S. Martin, Languille, Sombrére, Anegade, les Vierges, Ste. Croix.

ISSAS, Driſſe. *Kardeel, Val.*

C'eſt une corde qui ſert à hauſſer & à baiſſer une vergue, ou un pavillon; car les pavillons & chaque vergue du vaiſſeau ont leurs iſſas, ou driſſes particuliéres. Voiez, Driſſe.

ISSER. *Hyſen*, *Ophyſen.*

C'eſt tirer en-haut. On dit ,' Iſſer les vergues, Iſſer les voiles, Iſſer le pavillon, pour dire, les faire monter en-haut, Voiez, Hiſſer.

ISOP, ou Iſſop. *Hys op.*

Ce terme ſe dit par une eſpéce de commandement entre matelots, pour s'animer à hiſſer quelque choſe. Si ce mot n'eſt pas emprunté du Flamand, il y a lieu au-moins de le conjecturer.

ISTHME. *Landt-engte*, *Een engte landts tuſſchen twee zeën.*

C'eſt une langue de terre qui joint deux terres, & qui ſépare deux mers.

I T.

ITAGUE, E'tague, Itacle, Itagle, Itaque, E'tagle. De tous ces termes ceux d'Itague & E'tague ſont le plus en uſage dans les vaiſſeaux de guerre François. *Reep*, *Draai-reep.*

C'eſt un cordage amarré par le bout d'en-haut au milieu d'une vergue, contre les racages, & qui va paſſer par l'encornail ; & par le bout d'en-bas il eſt amarré, à la driſſe ou iſſas, pour faire couler la vergue le long du mât.

ITAGUE, ou E'tague de la grande vergue, Grande Itague. *De groote*, *Draai-reep.*

ITAGUE de la vergue de grand hunier. *De Reep van 't groote Mars-zeil.*

ITAGUE de grand perroquet. *De groote Bram-zeils-reep.*

ITAGUE de la vergue de miſéne. *De Fokke-reep-of-draai-reep.*

ITAGUE de la vergue de petit hunier. *De Voor-mars-zeils-reep.*

ITAGUE de perroquet de miſéne. *De Voor-bram-zeils-reep.*

ITAGUE de la vergue d'artimon. *De Beſaans-reep.*

C'eſt une itague ſimple.

ITAGUE de la vergue de perroquet de fougue. *De kruis-zeils-reep.*

ITAGUE de la vergue de ſivadiére. *De reep van de groote blinde.*

ITAGUE de perroquet de beaupré. *De boven-blinde-reep.*

FAUSSE Itaque. *De burg van de draai-reep.*

C'eſt une manœuvre qui eſt ordinairement frapée au côté gauche du vaiſſeau, & va paſſer par une poulie au derriére du mât de hune, & ſe va joindre à la driſſe du hunier par une poulie de palan. Son uſage eſt de ſervir à hiſſer le hunier, & par ocaſion à ſoutenir le mât de hune.

ITAGUE de palan. *Mantel*, *Staander*. Voiez, Palan.

I U.

JUMELLER un mât. *Een maſt wangen.*

C'eſt le fortifier par des jumelles.

JUMELLES, Gemelles, Gaburons, Clamps, Coſtons. *Wangen*, *Klampen aan d'eene zijde uitgehold*, *die een maſt vervangen.*

Ce ſont de longues piéces de bois de ſapin, qui ſont arondies & creuſées, & que l'on atache autour d'un mât avec des cordes, quand il eſt beſoin de le renforcer.

JUSSANT, Juſant, Ebe. *Eb*, *Ebbe*, *Vallend waater*, *Verloopende tij.*

C'eſt le reflux, ou le deſcendant de la marée. Le 14. de Juillet 1672. il y eut ſur les côtes de Hollande un Juſſant de douze heures. Voiez, Ebe, & Flot.

DEUX JUSSANS contre un flot. *Twee Ebben tegen een vloedt.*

C'eſt lors-que, dans une navigation, on a deux reflux contre un flux.

LE JUSSANT eſt à ſa fin. *Het tij breeks den hals.*

LA

LABOURER. Le vaiſſeau Laboure. *Het ſchip maakt 't waater vuil.*
C'eſt-à-dire qu'il paſſe par un lieu où il y a peu d'eau, & qu'il y touche terre.

L'ANCRE Laboure. *Het anker gaat deur.*
C'eſt-à-dire que l'ancre aïant été jettée dans un fond qui n'eſt pas bon pour ancrer, elle ne peut s'y tenir ferme. Voiez, Ancre, & Chaſſer.

LAC. *Meer.*
C'eſt un grand amas d'eaux douces, & le plus ſouvent dormantes, qui ſont enfermées en quelque endroit, ce qui arive plus entre des montagnes qu'ailleurs.

LACERET, Petit tariére. Voiez, Tariére.

LAGON. *Een Meir.*
C'eſt un terme de Rélations. Il y a dans le le fond de cette derniére baie un lagon qui porte le nom de la baie, avec laquelle il avoit autrefois communication, & dont à-préſent l'embouchure eſt barrée par le ſable que l'impétuoſité des lames y aporte. Ce lagon renferme trois iſles, toutes trois proches de ſon embouchure : il aboutit par ſon autre extrémité dans la riviére de Veſtaqua, qui ſe va rendre dans l'accul de la Nouvelle Eſpagne.

LAGUE. La Lague d'un vaiſſeau. *Sog, Vaar-waater.*
C'eſt l'endroit par où il paſſe.

VENIR dans la Lague d'un vaiſſeau. *In de ſog van een ander ſchip wenden.*
C'eſt quand après être venu à lui côté à-travers, ou prouë à ſon côté, on revire & on vient dans ſes eaux, & dans ſon ſillage. On dit fort bien, Revirer dans les eaux.

LAISSES & Relais. *Aanwas, Aanwaſſing, Aanſpoeling.*
Ce ſont les terres que la mer a laiſſées au rivage, & qui s'afermiſſent peu-à-peu.

LAMANAGE. *Het loodſen van een ſchip.*
C'eſt le travail des mariniers qui conduiſent les vaiſſeaux quand ils ſortent d'un port, ou quand ils y entrent.

LAMANEUR, Pilote Lamaneur, Locman. *Loods-man, Loods-luiden.*
Ce ſont les Pilotes qui réſident dans les ports dont ils connoiſſent les entrées & les iſſuës. Ils conduiſent les vaiſſeaux qui ont beſoin d'y entrer, ou d'en ſortir, & leur font éviter tous les dangers du parage. Il y a auſſi des Lamaneurs pour les riviéres, & comme les bancs y changent de place fort ſouvent par la force des courans, il eſt très-néceſſaire d'avoir de ſemblables guides. Ils ont un ſalaire réglé pour cela par l'Ordonnance qui les condamne à de grandes peines, ſi manque de ſavoir leur métier ils font échoüer un vaiſſeau, & s'ils le font par malice ils ſont punis de mort. Aucun ne pourra faire les fonctions de Lamaneur qu'il ne ſoit âgé de vingt-cinq ans, & qu'il n'ait été éxaminé & reçu dans les formes requiſes par les Ordonnances. Voiez les Ordonnances de 1681. tit. 3. & de 1689. Le Lamaneur doit avoir connoiſſance & expérience des manœuvres & fabrique des vaiſſeaux, enſemble des cours & marées, des bancs, courans, écüeils & autres empêchemens qui peuvent rendre difficiles l'entrée & ſortie des riviéres, ports, havres & lieux de ſon établiſſement. Le Lamaneur qui entreprend, étant ivre, de piloter un vaiſſeau, doit être condamné en cent ſous

d'amende, & interdit pour un mois du pilotage. Il eſt libre aux Maîtres & Capitaines de navires François & étrangers, de prendre tel Lamaneur que bon leur ſemblera pour entrer dans les ports & havres, ſans que pour en ſortir ils puiſſent être contrains de ſe ſervir de ceux qui les auront fait entrer.

PORTS & Havres du lieu de l'établiſſement d'un Lamaneur. *Loods-mans-waater.*

LAMES de la mer, Houles. *Schoffels*, *Baaren*, *Zee-baaren*, *Zee-waaters*, *Zee-golven*, *Holle deiningen*, *Waater-golven.*

Ce ſont les flots ou les vagues de la mer, qu'elle pouſſe les unes contre les autres quand elle eſt bien agitée. Il y a difficulté à débarquer, parce-que la mer tout le long de la côte forme ſur le bord du rivage de groſſes lames, qui pourroient remplir ou renverſer les chaloupes, ſi elles s'y expoſoient, de-là vient qu'elles moüillent un peu au large. Voiez, Houles.

LA LAME vient de l'avant, ou vient de l'arriére; La Lame prend le vaiſſeau par l'avant. *De zee ſlaat tegen 't ſchip van vooren aan, of van agteren aan; De deining ſchiet van vooren, of van agteren.*

C'eſt-à-dire que le vent pouſſe la vague devant le navire, ou derriére. Voiez, Debout à la Lame.

LA LAME vient du large. *De baaren die komen uitter zee.* Voiez, Large.

LA LAME prend par le travers. *De baaren ſlaan tegen het hart van 't ſchip.*

C'eſt-à-dire que la vague donne contre le côté du vaiſſeau.

ETRE pris de la Lame par le travers. *Dwars-zees leggen*, *Dwars in 't waater leggen.*

C'eſt quand le vaiſſeau eſt à l'ancre.

COURIR au-devant de la Lame. *Voor zee loopen.* Changer de bord pour courir au-devant de la Lame. *Wenden om voor zee te loopen.*

Nous étions ocupez à enverguer une ſivadiére à la vergue de miſéne, afin de courir au-devant de la lame dont le vaiſſeau étoit ſi travaillé, que les gros cloux ſortant du bord ſe détachoient eux-mêmes.

NOUS reçûmes trois Lames qui remplirent nos pirogues. *Wy kreegen drie zeën, waar van onze praeuwen vol waater raakten.*

LA LAME eſt longue, la Lame eſt courte. Voiez Mer.

PRE'SENTER à la Lame, ou le cap à la Lame. Voiez, Préſentet.

LAMPES d'habitacle. *Kompas-lampen*, *Nagt-lampen.*

Ce ſont des vaſes où l'on met de l'huile avec de la méche pour éclairer.

LAMPE. Cul de Lampe. Voiez, Cul.

LAMPION. *Een kleine lamp.*

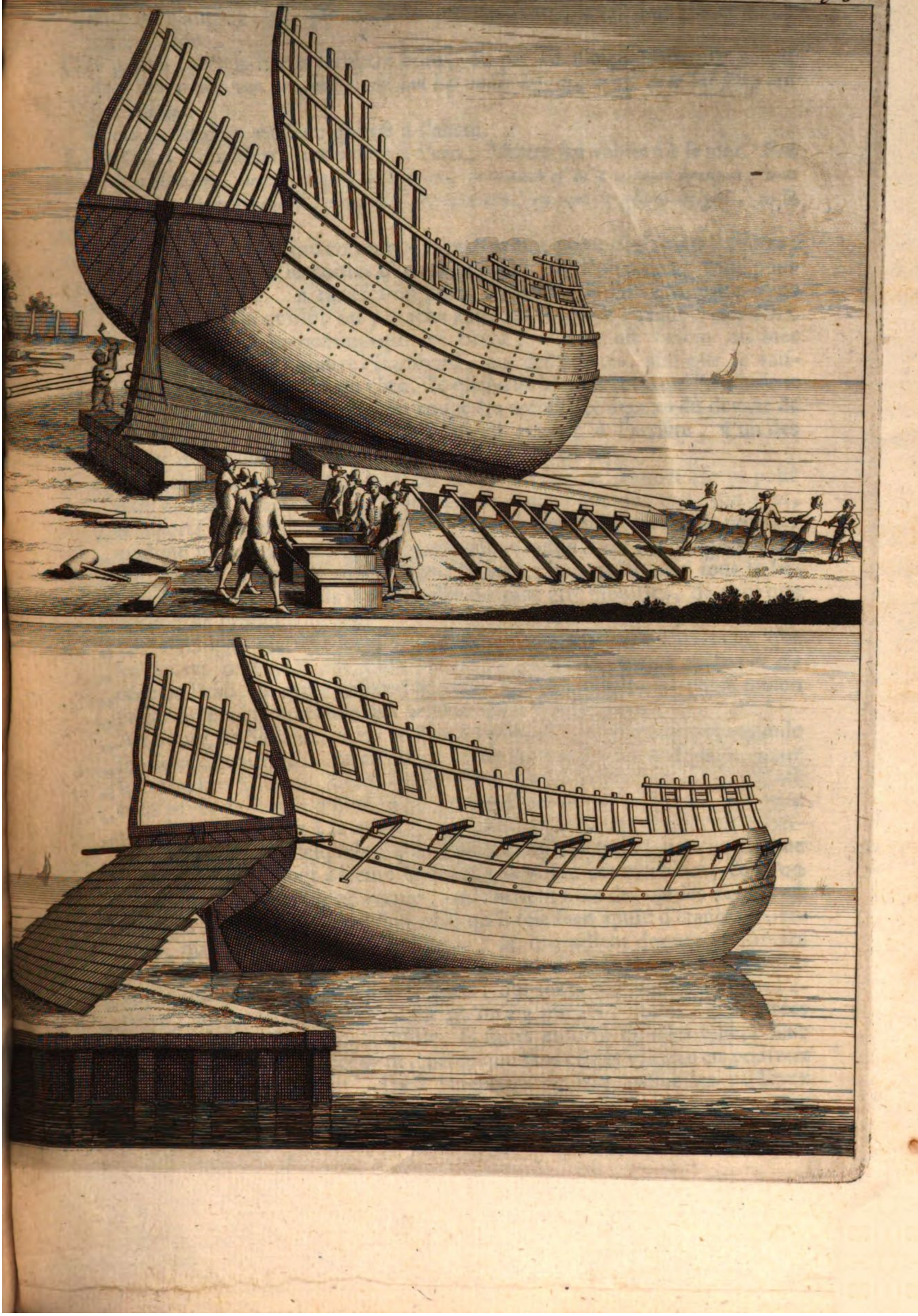
C'eſt un diminutif de lampe, duquel on ſe ſert dans les lanternes lors-qu'on va dans les ſoutes aux poudres.

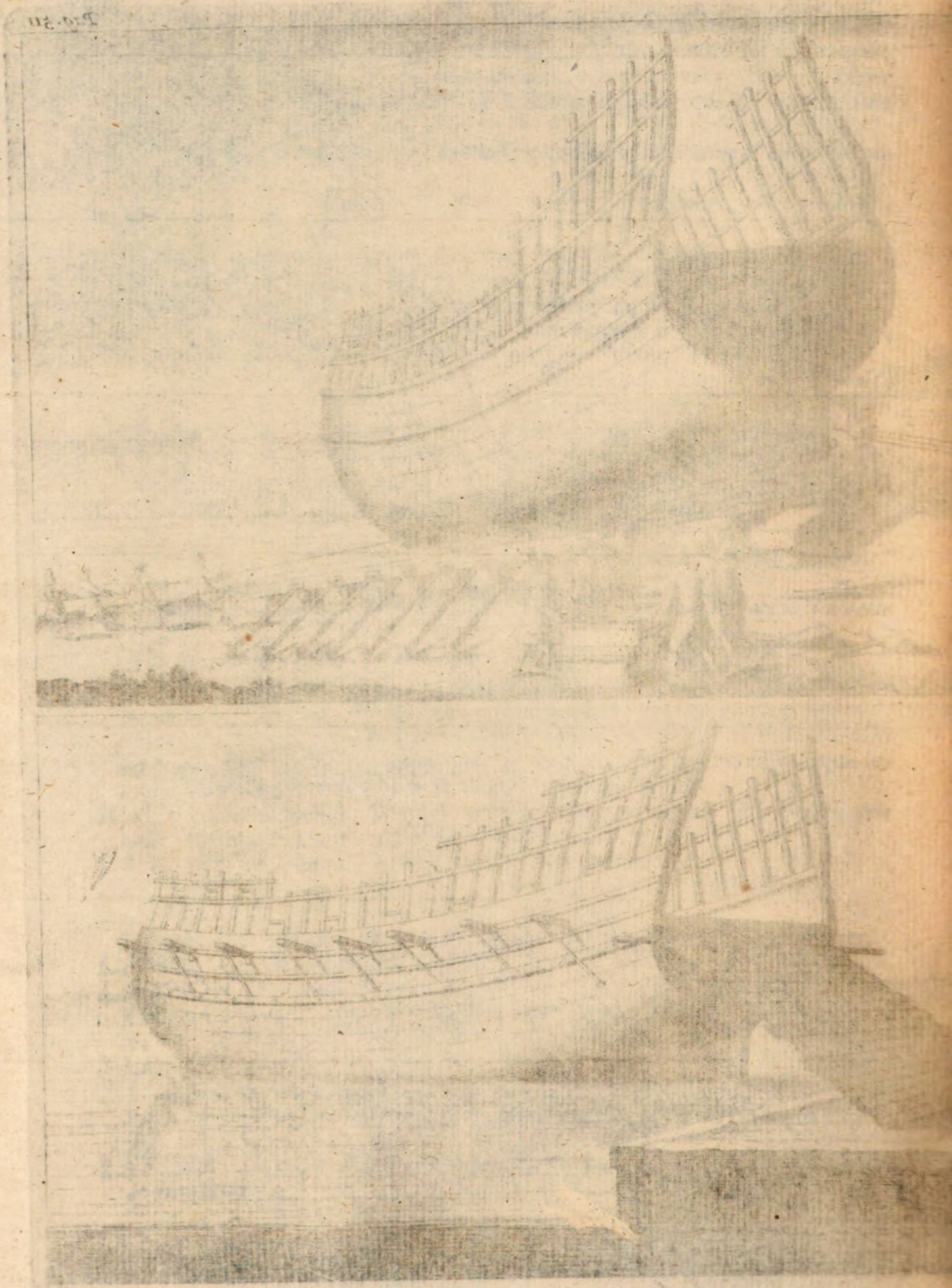
LANCES-à-feu. *Vuur-ſchichten.*

LANCER une manœuvre. *Beleggen.*

C'eſt amarrer une manœuvre, en la tournant autour d'un bois mis exprès pour cet uſage.

LANCER. Navire qui Lance babord, ou ſtribord. *Een ſchip dat bakboord, of ſtuurboord giert.*





Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui au-lieu d'aller droit à ſa route, ſe jette d'un côté ou d'autre, ſoit que le Timonier gouverne mal, ſoit par quelque autre raiſon.

ON pouſſa toute la barre à l'autre bord, & par ce moien le navire lança. *Men liet 't roer van het eene boord aan het ander leggen, waar door het ſchip een gier maakte.*

C'ela ſe dit d'un vaiſſeau qui eſt à l'ancre.

LANCER, ou Mettre un navire à l'eau, Mettre un vaiſſeau à la mer. *Een ſchip uithaalen, laaten afloopen of afgaan, te waater of in 't waater brengen, van de werf op ſtroom haalen, wiegen, los wricken, en aan 't glijen helpen, in 't waater doen glijen.*

„En relevant le vaiſſeau on y met des coittes aux deux côtés pour l'arrêter; „on frote la quille & les coittes d'oint, ou de ſuif; & l'on prépare tout pour „le lancer à l'eau. A cet éfet on prend le belier, & l'on chaſſe les coins „qui ſont ſous la quille; on y atache auſſi des cordes à l'avant, des deux „côtés, & il y a des hommes qui les tirent; s'il en eſt beſoin on met „des crics à l'arriére, contre l'étambord, aux deux côtés, afin-que le vaiſ„ſeau ne tourne pas ſur un côté, & quand les blocs & coins qui l'arrêtoient „ont été chaſſez par le belier, on coupe les accores & étances du devant & „des côtés, & la corde de retenuë qui eſt atachée à l'arriére, à un des „gonds du gouvernail & a un gros pieu qui eſt en terre.

„Dès-que toutes ces choſes ſont en état, on fait de promts éforts pour „faire couler le vaiſſeau: parce-que s'il demeuroit quelque tems ſans apui, „& ſuporté tout-entier par la quille ſeule, il pourroit foufrir, & recevoir „quelque incommodité. Que ſi, par quelque raiſon, l'on eſt obligé d'aten„dre, il faut y remettre des étances. Tous les bois qu'on met ſous le bâ„timent, & ſur leſquels il doit gliſſer doivent être mouillez, de-peur que „le choc ne produiſe du feu.

„Les Portugais mettent leurs vaiſſeaux ſur le chantier tout-autrement que „les autres nations; car c'eſt l'arriére du vaiſſeau qui eſt en-bas & du „côté de l'eau, & qui y deſcend le premier. Ils prétendent parce moien „éviter divers inconveniens qui arivent dans le lancement.

„Au bourg de Sardam, dans la Nord-hollande, où il y a une très-grande „fabrique de vaiſſeaux, on eſt obligé de les faire paſſer ſur une digue, pour „les conduire à l'eau. Cette digue s'élève en talus des deux côtés, & eſt „bien pavée & frotée d'oint. On amarre deux cordes à l'étrave, en deux „endroits, & autant à la quille, qui paſſent par divers vindas, ou cabeſ„tans, en chacun deſquels il y a deux poulies, & trois rouëts en chaque „poulie; & il y a vingt à trente hommes qui virent ces machines; & ſi l'on „craint que le bâtiment ne recule, on le retient avec des cordes dont il eſt „cintré à l'arriére. Mais il faut auſſi qu'il ſoit bien apuïé d'étances en-de„dans, qui prennent ſur la carlingue, & qui aillent donner contre les „courbes, & cela de biais, & non-pas en ligne droite. Il faut auſſi prendre „garde que les cordes dont il a été parlé, qui ſont dans la quille & dans l'é„trave, autour des chevilles de fer qu'on y a frapées, ſoient bien ſerrées „contre l'étrave & contre la quille, & miſes enſorte qu'elles faſſent leur „éfet à la fois & conjointement, parce-que ſans cela le vaiſſeau en pourroit „ſoufrir de l'incommodité. Il eſt dangereux de faire paſſer les vaiſſeaux

„ſur

„ſur cette digue par un tems bien ſec, & quand on y eſt obligé il ne faut „pas manquer d'oindre & humecter le pont à rouleaux & le moulinet plu„ſieurs jours avant que de l'entreprendre. Les cabeſtans ne virent d'abord „que fort lentement, & juſques-à-ce que le vaiſſeau ſoit guindé au plus „haut, mais quand il y eſt, & qu'il commence à prendre de la pente en„devant, on ne ſauroit virer trop vîte ; de-peur-que s'il demeuroit ainſi „comme ſuſpendu ſur ce haut, il ne lui en arrivât quelque fâcheux acci„dent.

„Cette pratique de faire ainſi rouler des vaiſſeaux aſſez loin ſur terre, n'eſt „pas nouvelle, car on tient que Liſandre de Macedoine en faiſoit autrefois „paſſer d'un port à l'autre ſur des rouleaux ; & Trajan fit charger ſur „des chariots une flote qu'il avoit devant la ville de Niſibe, ou Niſibin, en „Méſopotamie, dans le Diarbech, & la fit tranſporter par terre juſques „à l'Euphrate. On lit encore d'autres hiſtoires qui font mention de quel„ques entrepriſes à-peu-près ſemblables.

On voit ici à côté deux figures, l'une d'un vaiſſeau qu'on lance à l'eau, & l'autre d'un vaiſſeau qui y a été lancé depuis peu, & à l'arriére duquel l'échafaut eſt déja placé. Cette derniére figure eſt la plus baſſe dans la planche. Dans l'une & dans l'autre on voit juſques à quel point la conſtruction d'un bâtiment eſt avancée lors-qu'on le met à l'eau.

LANGUE de voile. *Geer, Tong.*

C'eſt une cüeille, ou une demie cueille de voile, étroite par le haut & large par le bas, qui ſe trouve dans les côtés de pluſieurs voiles.

LANGUETTE. *Meſſing.*

C'eſt la partie qu'on a rendu la plus mince d'un paneau, ou d'une planche, qui entre dans des rainures préparées pour la recevoir, quand on fait des aſſemblages de menuïſerie.

LANIE'RE. Voiez, Droſſe de racage.

LANTERNE claire. *Een Lantaarn, Een open Lantaarn.*

C'eſt une ſorte d'utencile de verre, de corne, ou d'une autre choſe tranſparente, où l'on enferme la chandelle, de-peur-que le vent ou la pluïe ne l'éteigne. On la porte à la main pour s'éclairer en travaillant aux afaires du navire.

LANTERNES ſourdes. *Dieve-lantaarnen, Provooſt-lantaarnen, Toe-lantaarnen, Kruidts-lons-lantaarnen.*

LANTERNE à mitraille. *Schroot-lantaarn.*

C'eſt un bois rond concave en forme de boîte, que l'on remplit de mitrailles dont on arme ou charge un canon, lors-qu'on le veut tirer de près ſur l'ennemi.

LANTERNE à gargouſſes, Porte-gargouſſe. *Kooker, Kardoes-kooker, Kardoes-dosje.*

C'eſt un étui de bois dans lequel on met les gargouſſes pour les porter au haut.

„Il faut deux Lanternes à gargouſſes par chaque piéce de canon. Un Por„te-gargouſſe pour un canon de dix-huit livres de bale doit être de vingt „& un pouce de longueur, & de ſix pouces & demi d'épaiſſeur. Pour un „canon de douze livres de bale, il doit avoir dix-neuf pouces de longueur, „& cinq pouces & demi d'épaiſſeur ; & pour un canon de huit livres de

„bale,

„bale, dix-ſept pouces & demi de longueur, & cinq pouces d'épaiſſeur.

LANTERNE à poudre, Lanterne à charger. Voiez, Chargeoir.

„LANTIONE. *Lantione.*

„C'eſt une ſorte de bâtiment de la Chine à ſeize rangs de rameurs, huit de „chaque côté. Les Lantiones aprochent aſſez des galéres de l'Europe. „Ils ſont fort-longs & bien-larges. Il y a ſix hommes à chaque rang. C'eſt „de ce bâtiment que les Corſaires de ces païs-là ſe ſervent le plus.

LARDER la bonnette. Voiez, Bonnette Lardée.

LARGE. Courir au Large, Se mettre au Large. *In de ruime zee raaken, De ruime zee kieſen, Dieper in zee loopen, 't Zee-waarts in ſteeken.*

C'eſt s'éloigner de la côte, ou de quelque vaiſſeau. S'élever, ou tirer à la mer ſignifie la même choſe.

AU LARGE. *Hou af.*

Cela ſe dit par la ſentinelle pour empêcher une chaloupe, ou un autre bâtiment, d'aprocher du navire.

AU LARGE. *Dieper in zee.*

C'eſt plus avant en mer.

NOUS étions environ vingt lieuës au Large. *Wy waaren omtrent twintig mijlen buiten 't landt.*

LA mer vient du Large. *De baaren die komen uitter zee.*

Cette maniére de parler veut dire que les lames ſont pouſſées du vent de la mer, & non pas de celui qui vient de terre.

ATIRER l'ennemi au Large. *De vyandt in ruime zee trekken, 't Zee-waarts in lokken.*

LA flote a pris le Large. *De vloot is buiten gaats.*

LARGE. *Breedt.*

„On conſtruit un vaiſſeau plus large par l'avant que par l'arriére, parce- „que s'il étoit plus large par l'arriére, il ne ſentiroit pas aſſez ſon gouver- „nail, & il feroit un trop large ſillage, ce qui retarderoit ſon cours. Ou- „tre cela un ſillage large fait baiſſer l'eau, en-ſorte qu'elle ne donne preſ- „que pas contre le gouvernail; & avec ce que cela empêche l'éfet du gou- „vernail, le vaiſſeau en eſt auſſi beaucoup plus ſujet à rouler vers l'arriére. „C'eſt ordinairement à un tiers de la longueur d'un vaiſſeau, à prendre de „l'étrave en allant vers l'arriére, qu'eſt ſa plus grande largeur; & depuis „cet endroit juſqu'à l'arriére qu'il va en rétreciſſant, le ſillage ſe rétrecit „auſſi peu-à-peu, & l'eau tombant doucement donne une aire facile au „vaiſſeau.

„Que ſi l'on plaçoit la plus grande largeur du vaiſſeau plus vers l'avant, „il ne couperoit pas aſſez l'eau: les expériences qu'on en a faites, ont éta- „bli cette règle que la plus grande largeur d'un bâtiment doit être au tiers „de ſa longueur, à prendre de l'avant. D'ailleurs on peut inférer, en „faiſant atention ſur les poutres qu'on met floter, que pour rendre meil- „leur le ſillage d'un vaiſſeau il eſt bon qu'il ait de l'épaiſſeur à ſon avant.

„Les bâtimens qui ſont trop larges, ne ſe portent pas bien à la mer, & „roulent beaucoup. La raiſon en eſt, qu'étant durs & ne ſe maniant pas „bien, ils réſiſtent à la lame, qui les agite & les fait comme trembler par „une eſpéce de lutte, au-lieu que les vaiſſeaux étroits ſe maniant facile- „ment obéïſſent à lame, & montent & deſcendent avec elle, ſans rouler

„beaucoup. On a pris garde que bien des mâts ont panché en bas, & fait „carguer de larges vaiſſeaux, pendant-qu'il y avoit proche d'eux d'autres „mâts de même meſure, ſur des bâtimens plus étroits, qui demeuroient „droits & ſans pancher. Plus les vaiſſeaux ſont longs, plus il faut qu'ils „ſoient larges par la prouë, parce-que les vaiſſeaux longs aïant plus d'aire, „les coups de mer donnent plus rudement contre leur avant, à quoi un „avant foible & étroit ne pourroit pas réſiſter.

„Il y a des Charpentiers qui établiſſent que la largeur d'un vaiſſeau en ſon „gros, doit être de la ſixiême partie de ſa longueur de l'étrave à l'étambord, „à prendre de dehors en dehors.

LARGEUR du vaiſſeau de dedans en dedans. *Binnen-breedte van een ſchip, Wijdte binnen de huidt.* Voiez, Bouchain & Bau.

LARGEUR du vaiſſeau de dehors en dehors. *Buiten-breedte.* Voiez, Bouchain.

LARGUE. Prendre le Largue, ou la Largue; Tenir le Largue. *Dieper in zee ſteeken.*

C'eſt prendre la haute mer. Ces vaiſſeaux ſe ſont mis à la largue de-peur d'être jettez ſur les côtes. C'eſt la même choſe que Large. Voiez, Large.

LARGUE. Aller vent Largue, ou de vent Largue. *Ruim-ſchoots zeilen.*

C'eſt pour dire qu'un vaiſſeau a le vent par-travers, & qu'il cingle à ſa route ſans que les boulines ſoient halées.

LARGUE. Vent Largue, Vent de quartier. *Breedt windt, Ruim windt, Ruim-ſchoots windt, Bakſtags windt, Greeps-touws-windt. Half windt, Bakſtags koelte.*

On entend par ce mot de Vent Largue tous les airs de vent compris entre le vent de bouline & le demi-rumb qui aproche le plus du vent arriére. Par éxemple; La route étant Oüeſt, le vent d'Eſt ſera le vent arriére, & les vents de Nord-nord-oüeſt & de Sud-ſud-oüeſt ſeront les vents de bouline; ainſi tous les autres airs de vent compris de part & d'autre depuis ces deux derniers vents, juſqu'à ceux d'Eſt-nord-eſt, & d'Eſt-ſud-eſt, ſeront ceux qu'on appellera vent largue, ou vent de quartier; car on comprend même ſous le vent largue le vent de graſſe bouline. Le vent largue eſt le plus favorable de tous, pour faire avancer le ſillage d'un vaiſſeau, & vaut mieux que vent arriére, ſupoſé qu'ils ſoient tous deux d'égale force. La raiſon eſt que le vent largue porte dans toutes les voiles, de-ſorte qu'elles ſervent toutes; mais lors-que le vent eſt en poupe les voiles de l'arriére dérobent le vent aux voiles de l'avant, tellement que ſi un vaiſſeau fait trois lieuës par heure de vent largue, il n'en fera que deux & demie de vent en poupe, ſupoſant toujours que le vent ſoit d'égale force: & ſelon la même ſupoſition, il ne fera que deux lieuës s'il eſt porté d'un vent de bouline, ou de côté. Notre Vaiſſeau avoit vent largue, faiſoit vent largue.

„De vent largue toutes les voiles portent, ce qui ne ſe peut de vent ar„riere, parce-qu'il faut alors mettre la grande voile ſur les cargues pour „faire porter les voiles de l'avant. C'eſt par cette raiſon qu'un vaiſſeau „fille bien plus vîte de vent largue, & même ſouvent de pleine bouline, „que de vent en poupe.

LARGUER, ou Filer les manœuvres. *Bot geven, Vieren, Lengen, Schauken, Schent geven.*

C'eſt

C'eſt les lâcher lors-qu'elles ſont halées. On dit, Largue l'écoute, ou File l'écoute, ce qui eſt la même choſe. On dit auſſi, Larguer le canot. Il fallut larguer les canots qui étoient à notre touë, pour mieux aller. Larguer les amarres.

LARGUE les cargues. *Laat vallen.*

LARGUER. Vaiſſeau qui a Largué. *Bekaait komen. Een bekaait ſchip.*

C'eſt lors-que ſes membres, ou ſes bordages, ſe quittent les uns les autres, ou qu'il s'eſt ouvert par quelque endroit. Il faut aporter tous les ſoins poſſibles pour empêcher la pourriture du bois, & que rien ne largue.

LARGUER une amarre. *Een touw los maaken.*

C'eſt détacher une corde d'où elle eſt atachée.

LARGUER les écoutes. *Schooten opgeven, vieren, loſſen.*

C'eſt les détacher pour leur donner plus de jeu, & à la voile auſſi.

VAISSEAU qui a Largué. *Een ſchip dat afgehouden heeft.*

C'eſt-à-dire que ce vaiſſeau s'eſt ſervi du vent pour fuïr l'ocaſion de combatre.

LASSER une voile. *Aan-rijgen.*

C'eſt-à-dire, Saiſir la voile à la vergue avec un quarantenier qui paſſe dans les yeux de pie, ce qui ſe fait lors-qu'on eſt ſurpris d'un gros vent, & qu'il n'y a point de garcettes aux ris.

LASTE. *Laſt.*

C'eſt le nombre de deux tonneaux. Les vaiſſeaux Hollandois ſe meſurent ordinairement par laſtes. On dit, Un vaiſſeau de cent-cinquante laſtes, c'eſt-à-dire qu'il eſt de trois cents tonneaux. Laſte eſt un terme général qui dans les païs du Nord ſe prend quelquefois pour la charge entiére du vaiſſeau, & quelquefois pour un poids, ou pour une meſure particuliére: mais cette meſure change non-ſeulement eu égard aux lieux, mais même eu égard à la différence des marchandiſes, ſi-bien-que pour déterminer ce que contient un laſte, il faut ſavoir dequel endroit & de quelle ſorte de marchandiſe ou veut parler.

LATINE. Voile Latine, Voile à oreille de liévre, Voile à tiers point. *Een drie-hoekig zeil.*

Les Voiles Latines ſont fréquentes ſur la mer Méditerranée: elles ſont en triangle, ou à tiers point: celles des galéres ſont Voiles Latines. Voiez, Voile.

LATITUDE. *Breedte.*

C'eſt la diſtance compriſe depuis un certain lieu juſqu'à la Ligne E'quinoxiale. Cette diſtance eſt toujours égale à la hauteur du Pole de l'horiſon de ce même lieu. La Latitude eſt Septentrionale, lors-que le lieu eſt compris entre la Ligne & le Pole Arctique, que l'E'toile polaire fait diſcerner aux Pilotes; & elle eſt Méridionale, quand le lieu eſt ſitué entre la Ligne & le Pole Antarctique, que les Pilotes diſcernent par la Croiſade. cette latitude, ou diſtance, ſe compte par degrès, c'eſt-à-dire, par des arcs de cercles qui ne paſſent jamais nonante degrès, ce qui eſt le quart du Cercle.

LATITUDE d'une E'toile. *De breedte, of de veerheid van een ſtarre.*

C'eſt ſon éloignement de l'E'cliptique, en tirant vers l'un ou l'autre Pole du zodiaque.

LATTES. Lattes à baux. *Latten, Ribbetjes, Grieten.*

Ce ſont de petites piéces de bois fort minces, qu'on met entre les baux,

les barrots & barrotins d'un vaiſſeau & qui ſervent de garnitures pour ſoutenir le tillac. On confond quelquefois les noms de lattes & de barrotins. Voiez, Barrotins.

LATTES de Caillebotis. *Latten, Grieten, Ribbetjes.*

Ce ſont de petites planches reſciées, dont on ſe ſert pour couvrir les barrotins des caillebotis, & qui en font le treillis.

LATTES de gabarits. *Latten, Centen, Zenten.*

„Ce ſont ces Lattes qui ſervent à former les façons du vaiſſeau, qui prend „la rondeur qu'elles lui donnent dans leur tour. Elles ſont rondes par l'a„vant, & dans les flûtes elles le ſont auſſi par l'arriére, en allant joindre „l'étambord. Elles ſont minces, & ovalles en tirant de l'avant vers le mi„lieu du vaiſſeau, & quarrées au milieu. Entre les gabarits elles ſont „ſoutenuës par de petites lattes qui les traverſent de haut en bas, & qui „ſont poſées deſſus en-dehors ou en-dedans, ſelon qu'il eſt néceſſaire pour „bien former les façons, & l'on y en met autant qu'il faut, pour faire „rentrer ou ſortir les lattes de gabarits, juſques-à-ce qu'on voie que le „gabarit, ou les façons, ou virures, paroiſſent bien faites & bien tournées. Le „nombre qu'on en met eſt différent, ſelon la diverſe grandeur des vaiſſeaux. „Il y en a huit, neuf, dix, ou onze, entre les gabords & la baloire. Dans „les petits bâtimens il les faut mettre bien plus près les unes des autres que „dans les grands, parce-que les virures ſont plus courtes.

LATTER. *Houtjes, of lattjes tuſſchen de planken leggen.*

C'eſt mettre des petits morceaux de bois, ou de lattes, entre les planches, lors-qu'on les met en pile, afin d'empêcher qu'elles ne ſe gâtent.

LAVER une piéce de bois. *Een ſchaal van een ſtuk houts afzaagen.*

C'eſt en ôter une doſſe avec la ſcie pour l'équarrir, au-lieu d'en ôter avec la hache.

LAZARET. *Het huis van geſondtheid, Lazareth.*

On apelle Lazaret dans quelques villes maritimes de la Méditerranée, qui ſont habitées par les Chrétiens, une grande maiſon bâtie hors de la ville, où les équipages qui viennent des lieux où l'on ſoupçonne que regne la peſte, ſont mis dans des logemens iſolez & ſéparez les uns des autres, pour y faire quarantaine.

L E.

LEBESCHE, ou Sud-oüeſt. *Suid-weſt-windt.*

C'eſt le nom qu'on donne ſur la Méditerranée au vent qui ſouffle entre le Couchant & le Midi, nommé ſur l'Océan, Sud-oüeſt.

LE'GE. Vaiſſeau qui fait un retour Lége. *Een ſchip dat leeg wederom komt, Een leedig ſchip.*

C'eſt un vaiſſeau qui revient ſans charge. Si un vaiſſeau aïant été affreté allant & venant, eſt contraint de faire ſon retour lége, l'interêt du retardement & le fret entier ſont deus au Maître.

LE'GE. Vaiſſeau Lége. *Een ranck ſchip.*

C'eſt un vaiſſeau qui n'a pas aſſez de leſt, ou qui eſt trop leger par quelque autre defaut, comme de conſtruction, & qui, par conſéquent, eſt trop haut ſur l'eau. Quelques-uns diſent auſſi Liége.

LEST, ou Ballaſt. *Ballaſt.*

C'eſt ce qui ſert à faire entrer un vaiſſeau dans l'eau, & à lui donner ſa juſte

juſte peſanteur, & un contre-poids qui l'empêche de ſe renverſer. Quand on dit Leſt, ſans rien ajoûter, on entend ſeulement des pierres, du ſable, ou quelque autre choſe que l'on met à fond de cale. Il n'y a point de règle certaine ni de proportion aſſurée pour la quantité de leſt qu'il faut à chaque vaiſſeau ; car il ne s'enſuit pas qu'un bâtiment de huit cents tonneaux doive avoir le double du leſt qu'on donne à un vaiſſeau de quatre cents. Il y a des vaiſſeaux à qui il en faut environ la moitié de leur charge, à quelques-uns le tiers, & il n'en faut que le quart à quelques autres; ce qui dépend de la conſtruction du vaiſſeau. Ceux qui ſont à plate varangue demandent plus de leſt, & il en faut moins à ceux qui ont les varangues courtes & qui ſont arondis par le fond, parce-que ces derniers enfoncent mieux dans l'eau qui les ſoutient davantage à-cauſe de cette rondeur. On dit Quintelage ſur la Méditerranée. Voiez l'Ordonnance de 1681. Tit. 4.

BON LEST. *Goedt Ballaſt.*

C'eſt le leſt de petits cailloux que l'on arange aiſément. C'eſt ordinairement celui des vaiſſeaux de guerre : le fond de cale en eſt plus propre, & il n'embaraſſe par les pompes comme fait quelquefois le leſt de terre, ou de ſable.

GROS LEST. *Grof Ballaſt.*

C'eſt le leſt compoſé de très-groſſes pierres & de quartiers de canons crevez. Ce leſt a l'incommodité d'empêcher l'arrimage, & d'être difficile à remuer.

MAUVAIS LEST. *Slegt Ballaſt.*

C'eſt celui qui peut fondre à fond de cale, comme du ſel; ou encore le leſt qui peut entrer dans les pompes & les engorger, ou boûcher, comme du ſable, du gravier; & tout ce qui peut gâter l'arrimage, comme de groſſes pierres & des quartiers de canon.

VIEUX LEST. *Oudt Ballaſt.*

C'eſt du leſt qui a déja fait un voiage, ou une campagne. Il eſt fait défences à tous Capitaines & Maîtres de navires de jetter leur vieux leſt dans les ports, canaux, baſſins & rades, à peine de cinq cents livres d'amende pour la premiére fois, & de ſaiſie & confiſcation de leurs bâtimens, en cas de récidive, & aux délesteurs de le porter ailleurs que dans des lieux à ce deſtinez, à peine de punition corporelle.

LEST LAVE'. *Gewaſſchen ballaſt.*

C'eſt le leſt qu'on lave après-qu'il a déja ſervi, pour s'en ſervir de nouveau. Ordinairement on met du leſt neuf une fois en deux années.

VAISSEAU à qui l'on a donné beaucoup de Leſt, afin-qu'il porte mieux ſes voiles. *Een ſchip, om zeil-voerens wil, diep geballaſt.*

LE LEST roule. *De ballaſt ſchiet, rold van ſijn plaats, raakt gaande.*

VOILES à Leſt, ou Prelarts. *Poort-zeilen.*

Ce ſont de vieilles voiles qu'on étend ſous les ſabords, quand on embarque ou qu'on décharge le leſt, de-peur-qu'il n'en tombe dans l'eau. Tous bâtimens embarquans ou déchargeans du leſt, auront une voile qui tiendra aux bords tant du vaiſſeau que de la gabarre, à peine de cinquante livres d'amende ſolidaire, contre les Maîtres des navires & gabarres.

LEST, ou Laſte. *Laſt.*

C'eſt le poids de quatre mille livres, ou de deux tonneaux, dans les vaiſſeaux Hollandois. Voiez, Laſte.

LEST, Leth, Grand Leſt, & Petit Leſt. *Groote en kleine Laſt.*

On apelle Grand Leſt en Suéde & en Moſcovie, le poids de douze barils ou petits tonneaux étroits, & le Petit Leſt celui qui n'eſt que de ſix.

LESTAGE. *Het inſchieten van de ballaſt.*

C'eſt l'embarquement du leſt dans le navire. Jauger les bateaux & gabarres ſervant au leſtage. Défenſes ſont faites aux Maîtres & Patrons de gabarres & de bateaux leſteurs, de travailler au leſtage ou déleſtage pendant la nuit. Tous les mariniers pourront être emploiez au leſtage & déleſtage des vaiſſeaux, avec les gens de l'équipage.

LESTER. *Ballaſt inwerpen, inſchieten; Ballaſten, Verballaſten.*

C'eſt mettre du caillou, du ſable, & autres choſes peſantes, au fond d'un vaiſſeau, pour le faire tenir droit, & pour qu'il porte mieux ſes voiles. On dit, Embarquer & Décharger du leſt, auſſi-bien que Leſter & Déleſter.

LESTEURS. Gabarres & bateaux Leſteurs. *Ballaſt-ſchuiten.*

Ce ſont les bateaux qui ſervent à porter & raporter le leſt.

PATRONS de gabarres, ou bateaux Leſteurs. *Ballaſters.*

LETH. Voiez, Grand Leſt.

LETH, ou Laſt, ou Leſt de harangs. *Een laſt haaring.*

On ſe ſert de ces termes, pour ſignifier une certaine quantité de harangs. L'Ordonnance règle combien il faut emploier de ſel pour la ſalaiſon de chaque leth de harangs. Le Leth eſt de dix mille milliers, chaque millier eſt de dix centaines, & chaque centaine eſt de ſix-vingts. En Hollande on compte par cent-douze tonnes, caques, ou barils pour un leth, & chaque tonne contient environ neuf cents harangs.

LETTRES de repréſailles, ou Lettres de marque. *Brieven van ſchaa-verhaaling.*

Ce ſont des Lettres que les Rois & Souverains acordent à leurs Sujets, en grande connoiſſance de cauſe, pour reprendre ſur les premiers biens apartenans à quelqu'un du païs ennemi, l'équivalent de ce qu'on leur aura enlevé violemment, & dont le Souverain ennemi ne leur aura point voulu faire juſtice. Voiez le Titre X. de l'Ordonnance de la marine de 1681.

LETTRE de Garde de marine. *De Brief van een adelborſt wagter ter zee.*

C'eſt une Lettre de la Cour, adreſſée à l'Intendant du département, pour recevoir le Garde dans la compagnie.

LETTRES de Mer. *Zee-brieven.*

Ce ſont des Patentes qu'on obtient pour naviguer. Auſſi-tôt que les Capitaines des vaiſſeaux armez en guerre, ſe ſeront rendus maîtres de quelque navire, ils ſe ſaiſiront des congés, paſſeports, lettres de mer, chartes-parties, connoiſſemens, & de tous autres papiers concernant la charge & deſtination du vaiſſeau, enſemble des clefs des cofres, armoires, chambres, & feront fermer les écoutilles, & autres lieux où il y aura des marchandiſes.

„Lors-que les vaiſſeaux marchands veulent mettre à la mer, les Capitai-
„nes, ou Maîtres, prennent des Lettres de mer dans le lieu du partement,
„qui leur ſont délivrées par les Magiſtrats ou Directeurs du lieu, afin-
„qu'en cas de beſoin ils puiſſent faire connoître d'où ils ſont. Ces Lettres
„contiennent le nom du Capitaine & le nom du vaiſſeau, ſa capaci-
„té, quel en eſt, ou quels en ſont les propriétaires en tout ou en partie;

„tous

„tous leſquels faits doivent être afirmez par le ſerment du Capitaine.

LETTRES de ſanté, Patentes de ſanté. *Geſondt-brieven.*

„Quand la peſte infecte quelques païs, les navigateurs ne manquent „pas auſſi de ſe pourvoir de Lettres de ſanté, dans leſquelles on marque „le nom du Capitaine & du maître, & le nom du vaiſſeau, d'où il eſt, le „lieu de ſa deſtination, & en quoi conſiſte ſa charge.

LEVANT, ou Orient. *Ooſt.*

c'eſt la partie du monde qui eſt à l'Orient. Les navigateurs de l'Océan entendent auſſi par le terme de Levant la mer Méditerranée. On dit donc, Mer de Levant, L'eſcadre du Levant. L'eſcadre du Levant n'avoit pu joindre M. de Tourville lors-qu'il eut vingt & un gros vaiſſeaux brûlez à la Hogue. Ceux qui paſſent du Levant en Ponant. Quand on ſe ſert du terme de Levant, on lui opoſe celui de Ponant.

LEVANTINS. *Ooſterſche Volkeren, Ooſterlingen.*

ceux qui ſont des païs du Levant. On apelle dans les ports de l'Océan, Equipage Levantin celui qui eſt levé ſur les ports de la Méditerranée. Les Levantins paſſent pour mauvais canoniers, & pour être peu propres à la fatigue. D'ailleurs ils ſont très-agiles pour courir ſur les vergues.

LEVE'E. *Een ſit-bank rondtom een ſchuit.*

Ce ſont trois ou quatre aix atachez au-deſſus du rez ou du fond d'un bateau, ſur leſquels on peut s'aſſeoir.

LEVE'E. Il y a de la Levée. *De baaren die beginnen ſig te verheffen, of hol te gaan.*

C'eſt-à-dire que les vagues s'élèvent, & que la mer n'eſt pas unie.

LEVER l'ancre. Voiez, Ancre.

LEVER l'ancre avec la chaloupe. *'t Anker met de boot opligten.*

C'eſt lors-qu'on envoie la chaloupe qui tire l'ancre par ſon orin, & qui la porte à bord.

LEVER l'ancre d'affourché avec le navire. *'t Tui-anker met het ſchip opligten.*

C'eſt lors-qu'on file du cable de la groſſe ancre qui eſt moüillée, & que l'on vire ſur l'ancre d'affourché juſqu'à ce qu'elle ſoit à bord. Voiez, Ancre.

LEVER une amarre, ou une manœuvre. *Een touw los maaken.*

C'eſt démarrer cette amarre, ou cette manœuvre. On dit, Lève l'amure, pour changer de bord; mais on ne dit pas, Lève l'écoute.

LEVER le lof. *De loevert-hals loſſen, en 't zeil, of de ſchoot-hoorn opgijen.*

C'eſt démarrer le couët qui tient le point de la voile, & peſer ſur le cargue-point.

LE'VE le lof de la grande voile, Lève. *Los uw loevert ſmijt, en gijt uw ſchoo verzeil op.*

C'eſt de cette ſorte que l'on fait le commandement pour lever le grand lof. On dit, Lève le lof de miſéne, Lève, lors-qu'on commande pour la voile nommée Miſéne.

LEVER la fourrure du cable. *De kaabel ontkleeden.*

C'eſt ôter de deſſus le cable la garniture de toile, ou de corde, qu'on y avoit miſe pour ſa conſervation.

LEVER quelque choſe à l'éguille de la bouſſole. *Op 't kompas ſien hoe dat een landt, of ſchip, van u leit.*

C'eſt

C'eſt voir avec la bouſſole à quel air de vent reſte la choſe obſervée.

LEVER les terres. *De kuſten afteekenen, na dat ſy haar opdoen, of ſoo als ſy zijn; Ontwerp maaken.*

C'eſt en reconnoître la ſitüation, & en faire une repréſentation éxacte ſur le papier.

LE'VE rame. *Geroeit, 't Is geroeit.*

C'eſt un commandement que l'on fait à un équipage de chaloupe, ou autre ſorte de bâtiment, afin-qu'on ceſſe de nager, & qu'on tienne les rames hors de l'eau.

LEVIER. *Spaak, Handt-ſpaak, Hevel.*

C'eſt un inſtrument de bois ou de fer, par le moien duquel, on ſoulève de peſans fardeaux avec peu d'hommes. Quand le Levier eſt de fer on l'apelle Pince. Le Levier eſt la premiére des machines. Les rouës, les poulies, le tour, le cabeſtan, n'agiſſent que par la force du levier. Le coin n'eſt qu'un double levier. On doit conſidérer le levier comme une ligne droite qui a trois points principaux, ſavoir, celui où on veut poſer le fardeau, qu'on veut mouvoir; celui de l'apui, qui eſt ſon centre ſur lequel il tourne, & que les artiſans appellent Orgueil; & celui de la main, qui eſt la puiſſance qui meut le levier. La différente diſpoſition de ces trois points, ou l'inégalité des diſtances, eſt ce qui lui donne la force qu'il déploie.

LEVIER à croc. *Een houte Haak.*

C'eſt un levier dont on ſe ſert pour mouvoir facilement les groſſes piéces de bois. Le manche eſt de bois, & il y a un fer qui s'y emmanche & qui a le bout retourné comme un crochet. Voiez, Renard.

L I.

LIAISON. *Verbinding.*

C'eſt l'aſſemblage de toutes les parties d'un vaiſſeau, par lequel elles s'entretiennent enſemble. Il faut que toutes les liaiſons ſoient bien-faites.

LIE'GE, *Korck, Kurck.*

C'eſt un arbre toujours vert, & qui a une écorce fort épaiſſe laquelle ſert à ſoutenir les filets des pêcheurs, & quelquefois à faire des boüées pour les ancres. On s'en ſert auſſi à faire des tampons de canons, & des bondes pour les bariques.

LIENS. *Stutten.*

Les liens dans une gruë ſont les bras qui apuïent l'arbre : ils ſont au nombre de huit aſſemblez par le bas dans l'extrémité des racinaux, & par le haut contre l'arbre avec tenons & mortaiſes, avec abouts. Voiez, Gruë, & Gruau.

LIEN de fer. *Beugel.*

C'eſt un morceau de fer meplat, qui eſt coudé, ou cintré : il ſert à retenir une piéce de bois dans un aſſemblage de charpenterie.

LIEN du gouvernail. *Bandt, Beugel om de kop van 't roer.*

C'eſt un lien de fer, ou deux, qu'on met autour de la tête du gouvernail.

LIEUë. *Een Mijl.*

C'eſt un eſpace de terre conſidéré dans ſa longueur ſervant à meſurer le chemin & la diſtance d'un lieu à l'autre, & contenant plus ou moins, ſelon le différent uſage des provinces & des païs. On ſe ſert auſſi de ce terme ſur mer pour meſurer par eſtime, & les Lieuës ſont différentes ſelon les nations.

tions. La plus commune mesure est d'une heure de chemin. Un degré du Ciel répond à quinze lieuës d'Allemagne sur terre, & à vingt lieuës de France, & c'est par-là qu'on mesure les distances sur mer.

LIEURES. *Korven.*

En terme de charpenterie, ce sont des piéces de bois courbes par un bout, qui servent à élever les bords d'un bateau foncet avec les clans. C'est comme les genoux dans les navires.

LIEURE, ou Saisine de beaupré. *Woelinge van de boegspriet.*

Ce sont plusieurs tours de corde qui tiennent l'aiguille de l'éperon avec le mât de beaupré.

LIEUTENANT Amiral. *Een Luitenant Admiraal.*

„C'est proprement le Vice-amiral. Il y a dans les Provinces Unies un Lieu-„tenant Amiral Général, & des Lieutenans Amiraux de chaque Collége, „ainsi qu'on le voit sous le mot Amiral. Voiez aussi, Vice-amiral.

„Les Lieutenans Amiraux, les Conseillers de l'Amirauté, ni aucun des „autres Oficiers & Supôts de l'Amirauté, ou Oficiers Généraux, Capitai-„nes, & autres Oficiers de guerre, ne peuvent armer des vaisseaux en cour-„se, ni avoir part, directement ou indirectement, à ceux qui y sont en-„voiez, à-moins qu'ils n'en aïent obtenu une permission expresse des E'tats „Généraux.

LIEUTENANT Général des armées navales de France. *Een Luitenant Generaal van de oorlogs-vlooten in Vrankrijk, Een algemeene Stede-houder.*

C'est un Oficier qui commande sous le Vice-amiral : il précéde les Chefs d'escadre, & leur donne l'ordre qu'ils distribüent ensuite aux Oficiers inférieurs. Voiez l'Ordonnance de 1689. Tit. 111.

LIEUTENANT de vaisseau. *Een Luitenant op een schip.*

C'est le premier Oficier sous le Capitaine, en l'absence duquel il commande. Lors-qu'il est dans le port il doit assister réguliérement tous les jours aux écoles & éxercices qui y sont établis pour l'instruction des Oficiers, s'il n'en est dispensé; & tous les mois aux conférences qui se doivent tenir chez le Commandant. Il doit être présent au radoub & carène, & rendre compte à son Capitaine de tout ce qui se passe. Il doit tenir un journal de sa navigation, & embarquer à cet éfet les instrumens néceſſaires. Voiez la même Ordonnance, Tit. 1x.

„C'est le Lieutenant qui conjointement avec le Maître, marque à chacun „des gens de l'équipage à quoi il doit s'emploier, en quel lieu il doit cou-„cher, & où il doit placer son cofre.

„Il reçoit les ordres de la propre bouche du Capitaine, soit pour les por-„ter lui-même, ou les éxécuter; ou pour les donner aux Oficiers inférieurs „afin-qu'ils les éxécutent. Il est chargé du soin de conduire ceux qui vont „faire de l'eau, & de prendre garde à ce qui se passe aux repas des mate-„lots. C'est lui qui reçoit la commission d'aller faire les afaires les-plus „importantes qui se présentent à diriger hors le bord avec d'autres vais-„seaux en mer, ou à terre. C'est lui qui va faire les remontrances de la „part de l'équipage au Capitaine, lors-qu'il y a lieu. Il tient un régître „du chemin que fait le vaisseau, & du pointage, & sur-tout il marque „éxactement les choses qu'il a compassées, & dont il est convenu avec le „Pilote.

LIGNE Equinoxiale, La Ligne, l'Equateur. *Linie, Lijn, Middel-lijn, Evenaar, Nagt-evenaar, Aequinoctiaal, Aequator.*

La Ligne eſt un grand cercle que le Soleil décrit d'Orient en Occident, environ le 21. de Mars & le 21. de Septembre, dans une partie du ciel qui eſt également éloignée des deux poles. Cette Ligne eſt le terme d'où l'on commence à compter les latitudes, & ſous la Ligne il n'y a aucune élévation de pole, car les poles y ſont toujours dans la circonférence de l'horiſon. On batiſe ceux qui paſſent ſous la Ligne la premiére fois. Voiez, Batême, & Equinoxial.

LIGNE. *Streep, Regt ſtreep, Linie, Rij.*

C'eſt la diſpoſition des poſtes d'une armée navale le jour d'un combat. L'avant-garde, le corps de bataille, & l'arriére-garde ſe mettent ſur une même ligne, quand les eſcadres, ou les diviſions, ſont unies. Cela ſe fait, autant que l'on peut, non-ſeulement pour conſerver l'avantage du vent, & afin-que tous les vaiſſeaux courent un même bord, mais parce-que s'ils étoient mis par files les uns derriére les autres, ceux qui ne ſeroient point au premier rang ne pourroient tirer leurs bordées ſur les vaiſſeaux ennemis, parce-qu'ils en ſeroient empêchez par les vaiſſeaux de leur parti. On dit, Garder ſa ligne, Venir à ſa ligne, Se rendre ſur ſa ligne.

MARCHER en Ligne. *In een regte linie zeilen.*

C'eſt lors-qu'une armée navigue ſur une même ligne, & que tous les vaiſſeaux vont de ſuite.

LES TROIS Eſcadres marchoient chacune en leur rang, & les diviſions de chaque eſcadre auſſi, preſque en droite Ligne. *De drie eſquadres zeilden elk in den rang van hun drie ſmaldeelen, byna als in een regte linie benevens malkanderen.*

LIGNE. Voiez, Navire de Ligne.

LIGNE du fort. *'t Hart van 't ſchip.*

C'eſt l'endroit du vaiſſeau où il eſt le plus gros.

LIGNE de l'eau. *Waater-lijn.*

C'eſt l'endroit du bordage ou l'eau ſe vient terminer, quand le bâtiment a ſa charge, & qu'il flote.

VAISSEAU percé d'un coup de canon à la Ligne d'eau, ou à fleur d'eau. *Een ſchip nevens het waater geſchooten.*

METTRE le vaiſſeau à la bande pour le nétoïer à la Ligne de l'eau, & lui donner enſuite les œuvres de marée. *Een ſchip krengen, om tuſſchen waater ende windt ſchoon te maaken, ende voort van de kimme tot de kiel toe.*

LIGNE. *Lijn.*

C'eſt un petit cordage. Les lignes, ſoit pour ſonder, ou pour pluſieurs autres uſages, ſont ordinairement de trois cordons, & de trois à quatre fils à chaque cordon.

LIGNES d'amarrage, *Steek-lijnen, Stik-lijnen.*

Ce ſont de petites cordes goldronnées, qui ſervent à amarrer d'autres cordes.

LIGNES de ſix fils, ou de neuf fils &c. *Lijnen van ſes, of van ſes draad, van negen draad.*

LIGNES d'amàrrage. *Sortouwen.*

Ce ſont les cordes qui ſervent à lier & atacher le cable dans l'arganeau, & qui renforcent & aſſurent les hanſiéres & les manœuvres.

LIGNES ou Eguillettes. *Lijſt-lijnen.*

C'eſt pour laſſer les bonnettes aux grandes voiles.

LIGNES pour pêcher du poiſſon, de la moruë &c. *Lijnen, Snooren.*

LIGNES de trelingage. Voiez, Marticles.

LIGNE de ſonde. *Een Lijn om te looten, Een Lood-lijn.*

C'eſt une corde d'environ trois quarts de pouce de circonférence, non goldronée, de cent à ſix-vingts braſſes, à laquelle on atache un plomb, & qu'on fait deſcendre dans la mer pour en ſonder le fond, lors-qu'on aproche des côtes.

„Les plus longues Lignes de ſonde ne ſont que de deux cents braſſes, „parce-que dès-qu'il y a plus de deux cents braſſes de profondeur, „il n'y a preſque plus de fond, ou-bien il eſt trop difficile de le ſonder. „La ligne eſt marquée à deux braſſes, avec un petit cuir noir; & elle l'eſt „preſque toujours auſſi à la troiſiême braſſe, mais avec cette différence „que le cuir eſt fendu ou déchiré. Au bout de cinq braſſes elle eſt marquée „d'un petit morceau de quelque choſe de blanc, comme d'étofe. Au bout „de la ſeptiême braſſe il y a un petit morceau de cuir rond; & au bout „de la quinziême braſſe, un morceau de cuir blanc. Celui qui jette la ſon„de eſt placé dans les grands porte-haubans, & lors-qu'il la jette on pouſſe „un peu la barre à ariver.

LIGNE courbe de l'éperon. *De boog van 't galioen.*

LIGNE. *Lijn, Rigt-ſnoer.*

C'eſt un cordeau ou petite corde avec laquelle on trace, & qu'on frote ordinairement de craie blanche, ou d'autre couleur, afin-que la marque en demeure dans l'endroit où on l'aplique.

JETTER la Ligne pour enligner. *De lijn ſlaan, De lijn ſmijten om te belijnen.*

C'eſt quand deux hommes tiennent par les deux bouts la ligne frotée de craie, & qu'ils la pincent & l'enlèvent par le milieu, pour la laiſſer tomber avec force ſur la piéce de bois qui eſt deſſous, afin-qu'elle la marque. Quand on la fait un peu biaiſer & aller en coté, cela s'apelle en Flamand, *Wupperen.*

LIME de la mer. *Merk van de zee, Moet van de zee.*

C'eſt le nom que quelques-uns donnent à une certaine ligne qui paroît autour des côtes, où la mer a laiſſé des herbes en ſe retirant.

LIME. *Een Vijl.*

C'eſt un outil qui ſert aux ouvriers qui travaillent ſur les métaux, pour les polir, tailler, dégroſſir, ou courber. Elle eſt faite d'acier trempé & inciſé en forme de pluſieurs petits fillons.

LINGUET. Voiez, E'linguet, & Cabeſtan.

LIOUBE. *Inkeep, Kluft.*

C'eſt un terme de Charpentier de vaiſſeau, pour ſignifier l'entaille qu'il faut faire, ſur ce qui eſt reſté debout d'un mât rompu par la violence de la tempête, ou autrement, afin d'y enter un autre bout de mât qui le remette en ſon entier.

LION. *Leeuw.*

C'étoit autrefois l'ornement le plus commun de la pointe de l'éperon, & aujourdhui c'eſt encore preſque toujours un Lion qu'on y met en Hollan-

de, parce-que c'eſt un Lion qui eſt dans les armes de l'Etat. Mais parmi les autres nations on y met préſentement des Sérénes, ou des figures humaines. Le terme général étoit Beſtion. On diſoit auſſi Chapiteau, Voiez, Beſtion.

„Pour un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à l'étam-
„bord, il faut un Lion de neuf piés de long, & de dix-neuf pouces d'épais,
„hormis par-derriére, où il n'a qu'un pié d'épaiſſeur. La tête fait ſaillie
„de quatorze pouces en-avant de la pointe de l'éperon, & s'élève de deux
„piés ſept pouces au-deſſus du bout de l'aiguille.

LISSES. Voiez, Ceintes.

LISSE de vibord, ou Carreau. *Raahout, Reehout, Stelhout, Ring-bord, Zee-hout.*

C'eſt une préceinte un peu plus petite que les autres qui tient le vaiſſeau tout-autour par les hauts.

„La Liſſe de vibord, qui eſt la plus haute ceinte du vaiſſeau, à l'embelle,
„& qui eſt polie & rabatuë en quart de rond, à la maniére des autres liſ-
„ſes, doit autant différer de la plus haute préceinte, en épaiſſeur, que
„celle-ci différe de celle qui eſt au-deſſous, c'eſt-à-dire qu'elle doit avoir
„une dixiême moins.

„Les Charpentiers qui ont marqué les proportions d'un vaiſſeau de cent-
„trente-quatre piés de long, donnent à la liſſe de hourdi huit pouces &
„demi de large, & trois pouces & demi d'épais, & la placent à neuf pou-
„ces de diſtance, ou de hauteur, au-deſſus de la liſſe de pont, à prendre
„en devant à huit piés de l'étrave. Son avance en-dehors, au-delà des fer-
„mures, doit être de deux pouces & demi, & elle doit être pouſſée en
„quart de rondt à l'embelle, où elle eſt à cinq piés de hauteur au-deſ-
„ſus de la liſſe de pont.

LISSE de pont, ou Seconde Liſſe de vibord. *Het bovenſte barrighout onder 't raahout.*

C'eſt la préceinte qui ſe trouve au niveau du tillac, ou haut pont.

LISSE de hourdi, Barre d'arcaſſe, Grande Barre d'arcaſſe. *Hek, Hek-balk.*

C'eſt une longue piéce de bois, qui eſt le dernier des baux de l'arriére, & qui fait l'afermiſſement de la poupe. Elle eſt auſſi longue que le vaiſſeau eſt large, & ſa longueur eſt à-peu-près des deux tiers de celle du maitre-bau. Elle eſt poſée par ſon milieu ſur le haut de l'étambord, & par les bouts ſur les eſtains, avec leſquels elle forme ce demi-rond qui ſe voit à l'arriére, & auquel on donne le nom d'arcaſſe. Voiez, Barre d'arcaſſe.

„La Liſſe de hourdi eſt un peu arquée en-dehors ou par le haut, & ſou-
„tient l'œuvre morte. Elle a en-deſſous une rablure dans laquelle entrent
„les bordages de l'arcaſſe. Son aſſemblage avec le haut de l'étambord
„eſt à queuë d'aronde, auſſi-bien que ſes bouts, dans leſquels on met en-
„core des chevilles de fer & de bois, qu'on fait paſſer au-travers des cor-
„niéres ou allonges de poupes, & on la cloue par le bas. Sa rablure doit
„être de largeur non-ſeulement à contenir les bouts des bordages qui y

„en-

„entrent, mais auſſi une liſle ou friſe, qui tombe ſur les bordages, & qui „ſert d'ornement.

„Pour donner la longueur convenable à la Liſſe de hourdi, il faut „prendre les deux tiers de la largeur du vaiſſeau: & pour ſa largeur, ſon „épaiſſeur & ſon courbe, il faut prendre autant de pouces qu'elle a de „longueur. Quelques Charpentiers prennent pour ſa longueur la largeur „du fond du bâtiment; & pour ſa largeur, ſon épaiſſeur & ſon courbe, „l'épaiſſeur de l'étrave en-dedans.

„D'autres lui donnent, par chaque dix piés de long qu'elle a, huit pou„ces d'arc, un pouce de large par chaque pié de long, & un peu moins „d'épais. D'autres encore lui donnent d'autres proportions auſſi tirées de „ſa longueur.

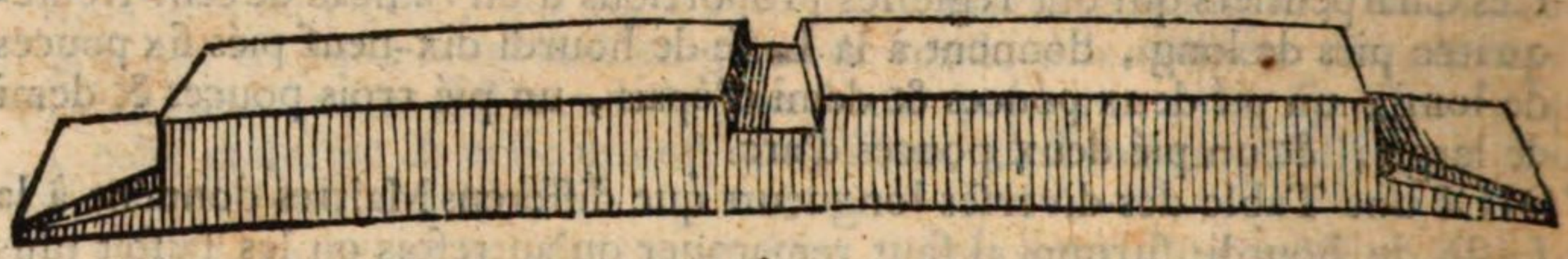
Les Charpentiers qui ont réglé les proportions d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, donnent à la Liſſe de hourdi dix-neuf piés ſix pouces de long, un pié deux pouces & demi d'épais, un pié trois pouces & demi de large, & un pié deux pouces d'arc.

VOICI une Table des diverſes longueurs que différens Maîtres donnent à la Liſſe de hourdi: ſurquoi il faut remarquer qu'autrefois on les faiſoit plus courtes qu'on ne les fait aujourdhui, & que celles qui ſont marquées les plus courtes ſont d'anciens vaiſſeaux. Entre celles qui ſont les plus longues, l'Auteur marque qu'il a travaillé lui-même aux deux navires de 144. & 168. piés de long, & que les proportions de leurs deux liſſes ont été fort aprouvées, auſſi-bien que tout le gabarit de ces vaiſſeaux.

Vaiſſeau long de	Large de	La Liſſe de hourdi longue de	Large de	Epaiſſe de	A d'arc.
Piés.	Piés, Pouces.	Piés, Pouces.	Pouces.	Pouces.	Pouces.
80	17—9	11—0	14	8	7
85	22—0	15—0	14	9	7
90	23—0	18—0	0	0	0
93	21—0	14—0	14	10	8
101	24—0	16—0	17	11	9
113	24—1	15—0	18	12	10
132	29—0	19—8	19	15	12
144	35—0	20—0	22	16	12
154	38—0	27—0	22	19	12
155	36—0	25—6	22	18	11
158	36—2	22—0	22	18	12
160	36—0	24—0	22	18	10
168	41—0	31—0	24	20	14
170	39—0	25—8	0	0	0
177	38—3	23—0	22	18	19

ET Voici une autre Table qui marque les proportions des Corniéres, ou Allonges de poupe, ou de trepot, priſes ſur la Liſſe de hourdi.

	Piés, Pouces.		Piés, Pouces.		Piés, Pouces.
Longueur de la Liſſe de hourdi.	11—6	Longueur, ou hauteur des Allonges de poupe.	12—0	La diſtance de l'une à l'autre par le haut.	7—8
	14—0		13—0		9—0
	14—0		16—0		8—0
	15—0		20—0		10—0
	20—0		27—0		11—6
	25—6		27—6		14—4
	27—0		26—0		15—0



LISSE du Couronnement. Voiez, Barre.

LISSES. *Reegelingen, Richels, Riggels.*

Ce ſont de longues piéces de bois que l'on met en divers endroits, ſur le bout des membres des côtes d'un vaiſſeau, autant pour ſervir d'ornement que par néceſſité.

„Il y a des Liſſes en divers endroits d'un vaiſſeau. Les principales ſont au „haut des acaſtillages à hauteur d'apui. Il y en a auſſi ſur les fronteaux „des deux gaillards.

LISSES de porte-haubans, Demoiſelles. *Latten van de ruſten.*

Ce ſont de longues piéces de bois plates, que l'on fait regner le long des porte-haubans, & qui ſervent à tenir dans leurs places les chaînes de haubans.

LISSES de gabarits. *Set-gangen, Set-planken, Centen.*

C'eſt la baloire, les lattes, & toutes les planches qui ſont emploiées pour modèles, & pour former les façons d'un vaiſſeau.

LITS de marée. *Harde ſtroomen die in ſommige zee-ſtreeken bevonden worden.*

Ce ſont des courans rapides qui ſe trouvent en certains lieux de la mer.

LIT de riviére *De grondt van een rivier tuſſchen twee wallen.*

C'eſt le canal, ou l'eſpace dans lequel coule une riviére entre les deux rivages. Voiez, Canal.

LIT du vent, ou Lis. Etre au Lit du vent, ou Vent de bouline. *By de windt, ofte een ſtreek of twee in 't zeil zeilen.*

C'eſt cingler à ſix quarts de vent près du rumb d'où le vent vient.

LIVRE-à-livre. *Soo veel ſtuivers van de guldens af.*

C'eſt-à-dire, au ſou la livre. Par éxemple; On dit que la perte du jet qui a été

a été fait doit être portée par tout le reſte de la cargaiſon livre-à-livre. *Alle de Reeders moeten ſoo veel van de guldens miſſen.*

L O.

LOCMAN. Voiez, Lamaneur.

LOF. *Loef.*

C'eſt une moitié du vaiſſeau conſidéré par une ligne qui le diviſeroit également de prouë à poupe, laiſſant une moitié à ſtribord du grand mât, & l'autre moitié à babord, & celle qui ſe trouve au vent s'apelle Lof.

ALLER au Lof. *Loeven.*

C'eſt aller auprès du vent.

TENIR le Lof, ou Se tenir au Lof. *Loef houden, Hoog by de windt zeilen.*

C'eſt-à-dire, Serrer le vent.

TENIR le Lof. *Open houden, Een ſchip open houden.*

C'eſt garder l'avantage du vent pour s'en ſervir à ariver ſur un autre vaiſſeau qu'on obſerve.

ETRE au Lof. *De loef hebben, Te loevert leggen.*

C'eſt-à-dire, Aprocher du vent.

LOF. AU LOF. *Loef, Loef; Hou by de windt; Loef aan.*

C'eſt un terme de commandement, pour faire mettre le gouvernail de telle ſorte qu'il faſſe venir le vaiſſeau vers le lof, c'eſt-à-dire vers le vent.

LOF POUR LOF. *In 't wenden voor de windt omdraäijen.*

C'eſt virer vent arriére, en mettant au vent un côté du vaiſſeau au-lieu de l'autre côté.

LOF. *De Loef-hals.*

C'eſt le point d'une baſſe voile, qui eſt vers le vent. On dit, Lève le lof de la grand voile, ou Lève le grand lof. Voiez, Lever.

LOGE. *Kaamer.*

C'eſt le nom qu'on donne aux apartemens de certains Oficiers inférieurs dans un vaiſſeau. On dit, Loge de l'Aumônier, Loge du Maître Canonier. On dit auſſi, Logemens, *Vertrekken.* Régler la diſpoſition des logemens des vaiſſeaux de chaque rang.

LOIER d'un matelot. *Huur-geldt, Soldy, Wedde.*

C'eſt ſon paiement ſuivant la convention. Sur peine de perte d'un mois de loïer. L'Ordonnance dit auſſi Loüage. Quand le matelot eſt loüé au mois, on dit, *Huur op maandt-geldt;* & quand c'eſt au voiage, on dit, *Huur op de reis.*

LONGITUDE. *Lengte.*

C'eſt la diſtance du Méridien d'un certain lieu juſqu'au premier Méridien. Cette diſtance ſe compte par les degrès de l'Equateur d'Occident en Orient, juſqu'à trois-cents ſoixante degrès, & on la marque dans les cartes par les Méridiens dont l'Equateur eſt coupé. Les Pilotes comptent ordinairement la longitude depuis le Méridien du port d'où ils partent. On compte en France la longitude depuis le premier Méridien qui paſſe en l'iſle de Fer l'une de Canaries. Les Eſpagnols ont mis ce premier Méridien aux iſles des Aſçores, & les Hollandois le font paſſer par le Pic de Ténériffe, qui eſt la plus haute montagne du monde. De ce premier Méridien, comme d'un terme, on commence à compter la longitude en tirant vers l'Orient, de-ſorte que plus un terme eſt Oriental au reſpect d'un autre, plus il y a de

longi-

longitude. Juſqu'à préſent l'Art de la navigation eſt imparfait, à-cauſe qu'on n'a pu trouver le ſecret d'aſſurer les longitudes terreſtres; car le mouvement du Ciel qui ſe fait en vingt-quatre heures d'Orient en Occident, ne laiſſe aucun terme fixe d'où l'on puiſſe commencer à compter la longitude. On connoît ſur mer ſi l'on avance vers l'Orient, ou vers l'Occident par les degrès de longitude. Cette ſcience a été cherchée inutilement juſques-à-préſent. La France, l'Angleterre, & la Hollande ont promis de grandes recompences à celui qui trouveroit la véritable ſcience des longitudes. Il y a eu ci-devant des Aſtronomes qui ont écrit du moien de trouver les longitudes par la Lune & par les éclipſes de la Lune. Mais cette voie eſt incertaine, auſſi-bien que celle des pendules, dont le mouvement n'eſt pas aſſez éxact. Le plus ſeur moien dont ſe ſervent aujourdhui les Aſtronomes pour trouver les longitudes, eſt par l'obſervation des éclipſes des Satellites de Jupiter, qui ſont très-fréquentes & très-nombreuſes, parce-qu'il y en a plus de treize cents par an. Il y a des Pilotes qui ſe ſervent de deux ou trois horloges, ou poudriers de ſable, ou-bien de quelques bonnes montres, & lors-qu'ils ſortent d'un port ils obſervent quelle heure on y compte, & le marquent ſur leurs montres, qui par ce moien demeurent montées pour ce lieu-là: puis étant arivez dans quelque autre port, s'ils trouvent qu'il y ſoit midi, ſoit en prenant hauteur, ou par quelque autre voie, ils verront alors par leurs montres s'il eſt auſſi midi dans le lieu du partement; & quand cette conformité ſe rencontre, le port où l'on eſt arivé & le lieu du partement ſont ſous le même Méridien, & ont la même longitude. Mais s'il eſt midi dans le port de l'arivée, & que les montres marquent qu'il eſt ſeulement onze heures dans le lieu du partement, ce lieu du partement ſera plus Oriental que le port de l'arivée, & leur longitude différera de quinze degrès qui répondent à une heure. Mais au-contraire, ſi lors-qu'il eſt midi dans le port de l'arivée, vous trouvez par vos montres qu'il ſoit une heure dans le lieu du partement, le port de l'arivée ſera plus Oriental, & aura quinze degrès de longitude plus que le lieu du partement. Ceux qui font des Journaux & des Rélations de leurs voiages, doivent bien ſpécifier en quel lieu ils poſent leur premier Méridien, lors-qu'ils font mention des longitudes; car autrement on n'y peut rien comprendre.

LONGUEUR d'un cable. *Kaabels-lengte.*

C'eſt-à-dire, ſix-vingts braſſes de long, qui eſt la plus grande longueur des cables. Notre vaiſſeau s'aprocha du mole à la longueur d'un cable. Voicz, Cable.

LONGUEUR de l'étrave à l'étambord. *De Lengte over ſteven.*

C'eſt la diſtance en ligne droite qu'il peut y avoir de l'un à l'autre.

„La meſure d'un vaiſſeau ſe prend ordinairement depuis l'étrave, en ſon „dehors, par le haut, juſques à l'étambord, auſſi en ſon dehors, ſans y „comprendre l'éperon, ni le revers d'arcaſſe, ou aucune autre ſaillie.

LONGUEUR de la quille portant ſur terre. *De lengte van de kiel; De kiels lengte, het vallen van de ſteven afgetrokken.*

C'eſt-à-dire, la longueur de la quille en ligne droite: c'eſt dans la conſtruction ce qui porte ſur les tins. On ſe ſert peu en Flamand, de cette expreſſion ſi commune en François. La maniére de parler de la longueur d'un vaiſſeau, eſt de dire, De l'étrave à l'étambord, parce-que c'eſt auſſi la maniére de meſurer.

LOQUETS d'écoutilles. *Grendels aan de luiken.*
Ils ſervent à fermer les écoutilles, & il y en a auſſi aux cabanes.

LOVER un cable, ou Roüer un cable. *Een touw, of kaabel opſchieten.*
C'eſt mettre un cable en rond en façon de cerceau, afin de le tenir prêt à filer lors-qu'il faut moüiller. Les cables doivent toujours être lovez dans le vaiſſeau, car ils tiennent ainſi moins de place, & le Contre-maître doit avoir ſoin qu'ils ſoient bien ſecs lors-qu'on les met en-bas, & que l'eau qui entre dans le lieu où ils ſont lovez ne les touche pas. Pour cet éfet on met quelques bois deſſous, ſur leſquels on les love, afin-qu'il y ait du paſſage pour l'eau, & que les cables n'y croupiſſent pas. Lover ſe dit plus des cables, & Roüer des manœuvres.

CABLE tout Lové, Manœuvre toute Roüée. *Bogt, Touw-bogt.*

LOVER une manœuvre. *Een touwerk rondt-ſchieten, of opſchieten.*
C'eſt un vieux mot duquel on ſe ſert peu, & l'on dit, Roüer une manœuvre. Voiez, Roüer.

LOUVE. *Een vat wiens bodem uitgeſtooten is.*
C'eſt un baril défoncé qu'on met ſur l'une des écoutilles, dans les navires de Terre-neuve. C'eſt par ce baril que paſſent & tombent les moluës, lors-qu'elles ſont habillées.

LOUVIER, ou Louvoier. *Laveeren, Boeg-kruiſen, Waiffelen, 't Waater met de boeg kruiſen.*
C'eſt courir au plus près du vent, tantôt à ſtribord, tantôt à babord, en portant quelque tems le cap d'un côté, puis revirant & le portant d'un autre côté, ce qui ſe pratique quand on a le vent contraire, & qu'on veut chicaner le vent & maintenir le vaiſſeau dans le parage où il eſt, afin de ne ſe pas éloigner de la route Les Provençaux diſent Bordeger & Carreger. Il n'y a point de bâtiment qui louvie mieux que la Hourque. Comme notre route étoit Nord, le vent ſe fit auſſi Nord, & parce-qu'il n'eſt pas poſſible d'aller debout au vent, il nous fallut louvier deux jours durant, & faire nos bordées Eſt & Oüeſt, pour nous maintenir avec le moins de dérive qu'il nous fut poſſible. Je fus quatre jours à louvier, ne portant que les baſſes voiles carguées juſques à mi-mât, quelquefois même je n'en faiſois déploier que quatre braſſes.

LOUVOIER à petites bordées. *Gieren, Met korte gangen laveeren.* Voiez, Bord, & Courir.

LOUVOIER ſur onze pointes quand on va à la bouline, ou qu'on tient le lit du vent. *Op elf ſtreecken laveeren, als men by de windt zeilt.*
C'eſt conduire le vaiſſeau ſur un air de vent, qui ſoit éloigné du vent de la route par un intervalle d'onze traits ou pointes de compas, en-ſorte que cet air de vent s'aproche du lieu de la route par un intervalle de cinq traits de vent, ou de ſix, en comptant pour un trait celui ſur lequel on navigue. Par éxemple; Si le lieu de la route eſt à l'Eſt, le vent d'Oüeſt ſera le vent de la droite route; mais ſi le vent ſe fait Nord-eſt-quart-au-nord, ou-bien Sud-eſt-quart-au-ſud, le vaiſſeau qui ſera porté par l'un ou l'autre de ces deux vents, louvoiera ſur onze pointes.

EN LOUVOIANT le vaiſſeau panche ſur le côté. *Met 't laveeren ſoo zeilt 't ſchip op ſijn buik, of op de zy.*

LOXODROMIE, ou Courſe oblique. *Een dwars koers.*

C'eſt une Science qui par un calcul géometrique, enſeigne à faire ſur mer une plus ſeure eſtime, & un plus éxact pointage que celui des cartes marines; de-ſorte-qu'en donnant pour fondement du calcul les rumbs de la route, & le chemin qu'a fait le vaiſſeau, on trouve en quel lieu il eſt arivé. Ce calcul ſe fait par des ſuputations diſtribuées en pluſieurs colomnes, où l'on met en tête les rumbs de vent, la longitude, la latitude, & le chemin qui a été fait par le vaiſſeau.

LOXODROMIQUE. Tables Loxodromiques. *Streek-taafels.*

On apelle Tables Loxodromiques, les Tables de la Loxodromie qui ſervent à réſoudre promtement & facilement les problêmes principaux de la navigation. Quand la route que fait un vaiſſeau, en ſuivant un des trente-deux vents marquez ſur la bouſſole, ne ſe fait pas en ligne droite, cette ligne eſt apellée Ligne Loxodromique. Cela arive toujours dans les grandes navigations, à-cauſe que les lignes des rumbs qui ſont marquez ſur la bouſſole, repréſentent les cercles verticaux dont elles ſont les communes ſections avec l'horiſon. Le rumb que l'on prend, quand on part d'un certain lieu pour aller à un autre qui eſt un peu éloigné, & qui fait un angle avec la ligne méridienne du lieu d'où le vaiſſeau part, ne peut faire le même angle avec la ligne méridienne de celui où l'on a deſſein d'aller, quand ce lieu ſe trouve dans une diſtance conſidérable; de-ſorte qu'en ſuivant le même vent marqué dans la bouſſole, il eſt impoſſible que l'on marche en ligne droite.

L U.

LUMIE'RE du canon. *Laad-gat.*

C'eſt un trou par où le feu ſe communique dans la piéce.

NE'TOIER la Lumiére d'un canon. *Oproeden.*

LUMIE'RES. Voiez, Anguilléres.

LUMIE'RE de pompe. *Pomp-gat.*

C'eſt l'ouiverture qui eſt au côté de la pompe, & par laquelle l'eau ſort pour entrer dans la manche.

LUNE. La Lune. *De Maan.*

C'eſt une Planette qui éclaire pendant la nuit, & qui eſt plus proche de la terre que toutes les autres. Son corps eſt ſphérique, denſe & opaque, & n'a de lumiére que celle qu'il reçoit du Soleil. On apelle Nouvelle Lune, quand la Lune étant en conjonction avec le Soleil, & ſe rencontrant au même degré du zodiaque, ne nous fait voir aucune lumiére, à-cauſe qu'elle n'eſt éclairée que du côté que nous ne voions pas. La Lune eſt pleine quand ſe trouvant opoſée au Soleil, dont elle eſt éloignée alors de cent-quatre-vingts degrès, qui ſont la moitié du zodiaque, elle nous montre toute ſa partie éclairée, & nous paroît toute lumineuſe. Elle fait le tour du zodiaque en vingt-ſept jours, ſept heures, quarante & une minute; & elle ne rátrape le Soleil qu'en vingt-neuf jours, douze heures, quarante minutes; mais elle ne nous aparoît que vingt-ſix jours, & douze heures.

LUNETTE d'aproche, ou de longue vuë. *Verre-kijker.*

C'eſt une ſorte de lunette en forme de tuïau, qui, à chaque bout, & quelquefois au milieu, a un verre, qui ſert à faire voir les objets de loin. Il y en a qui ont quatre verres. On les apelle auſſi Lunettes de Galiſée, Lunettes de Hollande, & Teleſcopes. Elles ſont d'un grand uſage ſur mer.

LUSIN, Luzin. *Huiſing.*

C'eſt

C'eſt un menu cordage, un peu plus gros que celui que l'on apelle Merlin. On s'en ſert à faire des enfléchures: on le fait de trois fils.

PAQUET de Luſin. *Een bos-huiſing.*

M A.

MACHEMOURE. *Kruimelingen, Gekruimelt beſuyt of broodt.*

C'eſt le menu débris d'un biſcuit égrené & réduit en miettes. Par un Réglement du Roi de France il eſt ordonné que le morceau de biſcuit qui ſera auſſi gros qu'une noiſette, ne ſera pas réputé Machemoure, & qu'il ſera délivré à l'équipage avec le reſte de leurs portions.

MACHINE à mâter. *Een Onderlegger, Een Ligter met een kraan.*

C'eſt une machine qui ſert à poſer les mâts dans les vaiſſeaux. On la place ſur un ponton, & elle eſt faite-à-peu-près comme une gruë, ou comme un engin. En quelques endroits on ne ſe ſert que d'un ponton avec un mât, un vindas, ou un cabeſtan, & des ſeps de driſſe.

„Dans les ateliers de fabrique de mâts, on ſe ſert d'une chévre commune „pour mâter les petits bâtimens; mais pour mâter les grands vaiſſeaux „on en a d'extraordinaires, qui ont ſept, dix, & quatorze palmes d'épaiſſeur. „Voiez, Chévre. Pour mâter en mer, où l'on n'a point de chévre, on fait „une autre machine de deux piéces de bois qu'on fait croiſer vers le haut, „& elles s'apellent en Flamand, *Koppel, Een koppel maken.*

MACLES, ou Macques. *Rombuis-wijs geſchoorene lijnen.*

Ce ſont des cordes qui traverſent, & qui étant ridées en loſange font une figure de Mailles.

MADIERS. *Balk-planken.*

Ce ſont de groſſes planches épaiſſes de cinq ou ſix pouces.

MAËSTRAL, ou Nord-oüeſt. *Noord-ooſt-windt.*

On apelle Maëſtral dans la Méditerranée, une ſorte de vent nommé Nord-ouëſt dans la Marine du Ponant. Ce vent, qu'on apelle autrement Galliego, ſoufle entre l'Occident & le Septentrion, & eſt opoſé à Siroco, qui eſt Sud-eſt ſur l'Océan. Ce terme eſt Provençal.

MAËSTRALISER. *'t Afwijken van de kompas-naalde naar 't Noord-ooſt.*

C'eſt-quand le bout de l'aiguille aimantée ſe retire du Nord vers le Nord-oüeſt, c'eſt-à-dire, vers l'Occident, ce qui fait apeller Variation Occidentale. On dit alors ſur la Méditerranée que la bouſſole Maëſtraliſe, à-cauſe que le rumb de vent qui eſt entre le Septention & l'Occident, eſt nommé Maëſtral, & par les Italiens Maeſtro.

MAGASIN général. *Een generaal zee-magazijn, Een generaal ammonitie-huis, Tuig-huis.*

Le Magazin général d'un arcenal de marine eſt, en France, celui où ſe diſtribüent les choſes néceſſaires pous les armemens des vaiſſeaux du Roi.

MAGAZIN particulier. *Een byzonder zee-magazijn, of Het tuig-huis van een byſonder ſchip.*

C'eſt celui qui renferme les agrès & les apparaux d'un vaiſſeau ſeulement.

MAGASIN de proviſions, ou de victuailles. *Voorraadt-huis.*

MAGASINS. *Vaartuigen waar in ſcheeps-behoeften worden in voorraadt omtrent een oorlogs-vloot bewaart.*

Ce ſont des bâtimens où il y a des munitions de réſerve, qui ſuivent une armée navale.

NOUS AVIONS deux flûtes pour ſervir de Magaſin. *Wy hadden twee behoeft-fluiten, of twee fluiten dienende tot proviant en ammonitie ſchepen.*

MAHONNE. *Een Mahon.*

C'eſt une ſorte de galéaſſe dont les Turcs ſe ſervent. Elle eſt plus petite & moins forte que les galéaſſes de Veniſe. Voiez, Galéaſſe.

MAI. Voiez, May.

MAIGRE. Une piéce de bois trop Maigre. *Een ſtuk houts, dat te dun is; Een mager, of te ligt hout.*

Les Charpentiers diſent qu'un morceau de bois eſt trop maigre, pour dire qu'on en a trop ôté en le taillant, & qu'il laiſſe du vuide à l'endroit qu'il doit remplir, comme lors-qu'un tenon ne remplit pas la mortaiſe.

EAU MAIGRE. *Maager waater, Slegt waater.* Voiez, Eau.

MAILLE. *Stikken en ſluitels van 't bonnet.*

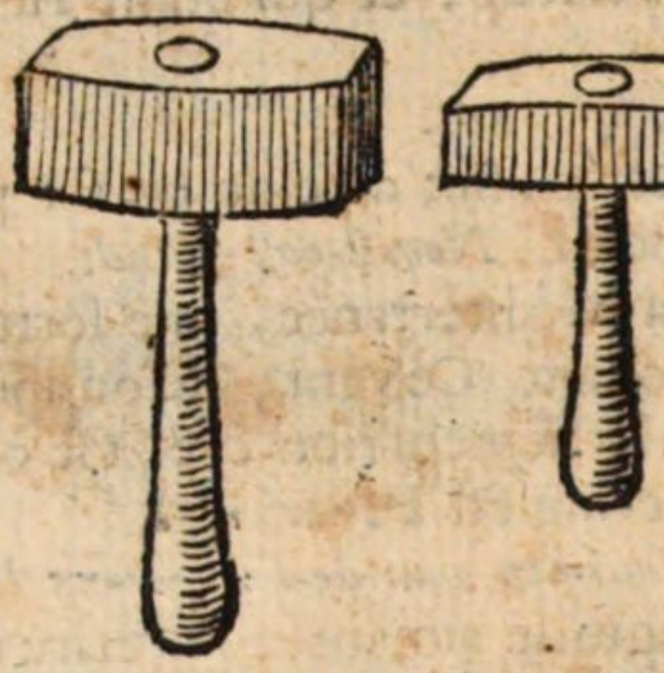
C'eſt un menu cordage, ou ligne, qui fait pluſieurs boucles au haut d'une bonnette, & qui ſert à la joindre à la voile.

MAILLES, *Wijdte tuſſchen de inhouten in, Perken en vakken.*

Ce ſont les diſtances qu'il y a entre les membres d'un vaiſſeau.

MAIL de bois, Maillet. *Een houte Haamer, Een Sley.*

C'eſt une eſpéce de marteau de bois qui a deux têtes. Les Charpentiers en ont de gros & de médiocres.

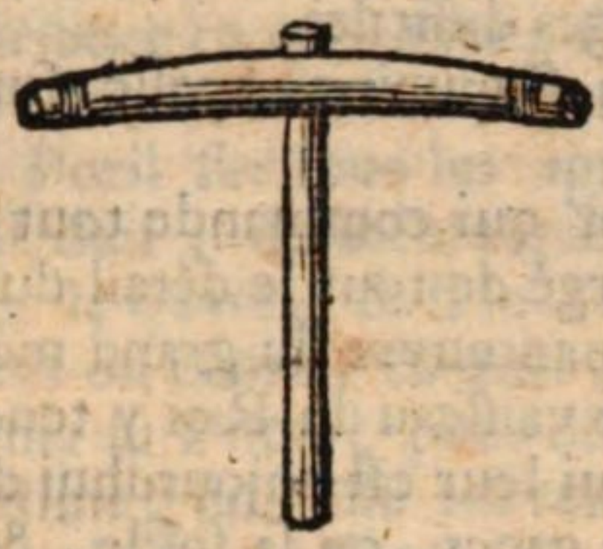


MAILLET. Gros Maillet, ou Mailloche. *Beuk-haamer, Moskwil.*

C'eſt celui dont on ſe ſert pour l'ouvrage le plus fort & le plus rude.

MAILLET de Calfas. *Klavaats-haamer. Moskwil, Klouwer, Breeuwers-haamer,*

C'eſt un mail emmanchs fort court, & qui ſert pour calfater. Il a la maéſe fort longue & menuë, avec une mortaiſe à jour de chaque côté. Ses têtes ſont reliées de cercles de fer.



MAIN-AVANT. *Hijs voor de handt.*

C'eſt une eſpéce de commandement, pour faire paſſer alternativement les mains des travailleurs l'une devant l'autre, en tirant une longue corde, ce qui avance le travail.

MAIN-AVANT. Monter Main-avant. *Voor-ſcheen klimmen.*

C'eſt monter ſans échelle, monter aux hunes le long des manœuvres ſans enfléchures, mais ſeulement par adreſſe de mains & de jambes.

MAIN-CHAUDE. Ioüer à la Main-chaude. *Handtje-klap, Handtje-plak. Handtje-klap geven.*

C'eſt un divertiſſement des gens de l'équipage, qui ſe mettent dix ou douze enſemble, & l'un d'eux eſt pris au ſort : celui-là ſe panche, & apuïant ſa tête dans le giron d'un autre matelot qui eſt aſſis, il tient ſur le dos une de ſes mains ouverte, ſur laquelle chacun des compagnons vient, l'un après l'autre, fraper avec le plat de ſa main, de toute ſa force ; & cela dure juſques-a-ce qu'il ait deviné qui l'a frapé, & alors celui-là ſe met à la place du premier. Il n'en ſort guére qui n'aïent la main bien-chaude par les coups qu'ils ont reçus.

MAIN. *Een yſere vorksken.*

C'eſt une eſpéce de petite fourche de fer, dont on ſe ſert à tenir le fil de carret dans l'auge, lors-qu'on le goldronne.

MAJOR. *Een Majoor.*

C'eſt un Officier qui a ſoin de faire aſſembler, à l'heure acoutumée, les ſoldats gardiens, pour monter la garde, & il doit être toujours préſent lorsqu'elle eſt relevée, pour indiquer les poſtes. Il doit viſiter, une fois le jour, les corps-de-garde, & rendre compte de tout au Commandant. Voiez l'Ordonnance de 1689.

MAITRE des ports. *Haaven-meeſter.*

On apelle ainſi l'Oficier qui eſt commis pour lever les impoſitions & traites foraines dans les ports de mer.

MAITRES des ports. *Haaven-meeſters.*

„ Ce ſont des inſpecteurs qui prennent ſoin des ports, d'y entretenir la pro-
„ fondeur néceſſaire, les eſtacades, & les quais, & d'y faire ranger les vaiſſeaux,
„ afin-qu'ils ne ſe puiſſent cauſer de deſordres les uns aux autres.

L'Ordonnance de 1689. parle auſſi des Maîtres entretenus dans les ports, qui ont inſpection ſur le travail d'eſcoüades de gardiens & matelots, aux garnitures, carènes & autres ouvrages. Ils ſont auſſi tenus de veiller à la conſervation & amarrage des vaiſſeaux, &c.

MAITRES des ponts & pertuïs. *Een Brugge-meeſter en Binnen-loods.*

Ce ſont ceux qui réſident ſur les riviéres, & qui ont ſoin de faire paſſer les bateaux dans les paſſages difficiles.

MAITRE de vaiſſeau, ou Capitaine, apellé ſur la Méditerranée Patron, *Schipper.*

C'eſt un Oficier marinier qui commande tout l'équipage & toute la manœuvre, & qui eſt chargé de tout le détail du bâtiment; mais il a l'œil particuliérement ſur la manœuvre du grand mât & de l'artimon. Autrefois les Maîtres de chaque vaiſſeau du Roi y tenoient taverne de vin, d'eau-de-vie, & de tabac; ce qui leur eſt aujourdhui défendu pout empêcher l'équipage d'y conſumer ſes gages, ou ſa ſolde, & ſes hardes.

Aucun ne peut être reçu Capitaine, Maître ou Patron de navire, qu'il n'ait navigé pendant cinq ans, & n'ait été éxaminé publiquement ſur le fait de la navigation, & trouvé capable par deux anciens Maîtres, en préſence des Oficiers de l'Amirauté, & du Profeſſeur en hydrographie s'il y en a. Il apartient au Maître d'un vaiſſeau marchand de choiſir & loüer les Pilote, Contre-maître, Matelots & Compagnons; ce qu'il doit néammoins faire de concert avec les propriétaires, lors-qu'il eſt dans le lieu de leur demeure. Il eſt reſponſable de toutes les marchandiſes chargées dans ſon bâtiment, dont il eſt tenu de rendre compte ſur le pié des connoiſſemens. Il eſt tenu d'être en perſonne dans ſon bâtiment lors-qu'il ſort de quelque port, havre, ou riviére. Il peut, par l'avis des Pilote & Contre-maître, faire donner la cale, mettre à la boucle, & punir d'autres ſemblables peines les matelots mutins, ivrognes & deſobéïſſans &c. Lors-qu'on fait des voiages de long cours il doit aſſembler chaque jour, à l'heure de midi, & toutes les fois qu'il eſt néceſſaire, les Pilote, Contre-maître, & autres qu'il juge experts au fait de la navigation; & conférer avec eux ſur les hauteurs priſes, les routes faites & à faire, & ſur leur eſtime. Il ne peut abandonner ſon bâtiment pendant le voiage, pour quelque danger que ce ſoit, ſans l'avis des principaux Oficiers & matelots, & en ce cas il eſt tenu de ſauver avec lui l'argent, & ce qu'il peut des marchandiſes plus précieuſes de ſon chargement. Si le Maître fait fauſſe route, commet quelque larcin, ſoufre qu'il en ſoit fait dans ſon bord, ou donne frauduleuſement lieu à l'altération ou confiſcation des marchandiſes, ou du vaiſſeau, il doit être puni corporellement &c. Voiez, l'Ordonnance de 1681. liv. 2. tit. 1.

A l'égard des navires de guerre, il eſt défendu par l'Ordonnance de 1689. aux Oficiers des Siéges de l'Amirauté, de recevoir aucuns Maîtres, Pilotes, & Pilotes lamaneurs, qu'ils ne ſoient âgez de vingt-cinq ans, & qu'ils n'aïent fait deux campagnes de trois mois chacune, au-moins, ſur les vaiſſeaux du Roi, outre les cinq années de navigation qu'il faut que les Maîtres aïent faite, ainſi qu'il a été dit ci-deſſus. Les Maîtres doivent aſſiſter à la carène, prendre ſoin de l'arrimage & aſſiette, être préſens au magaſin pour prendre leur premiére garniture, & pour recevoir le rechange, dont ils doivent donner un inventaire ſigné de leur main au Capitaine. En faiſant éxécuter les commandemens qui leur ſont donnez pour la manœuvre, ils ne doivent point y mettre la main, mais obſerver le travail des matelots, afin d'inſtruire ceux qui manquent par ignorance, & châtier ceux qui ne font pas leur devoir par pareſſe.

„Le rang du Maître vient après celui du Lieutenant. C'eſt un Oficier

„qui

„qui doit avoir ſoin du vaiſſeau & de tout ce qui eſt dedans, dequoi il eſt „auſſi chargé, pour diſtribuer ce qu'il faut à chacun. Il doit prendre ſoin „de faire bien nétoïer le navire; de le faire laver; de le faire ſuifver, braïer „& goldronner; avoir l'oeil ſur tous les agrès; & faire mettre chaque „choſe en ſa place. Il doit, de-même-que le Lieutenant, prendre „garde comment ſe fait le quart, & ſi le Timonier ne mange point ſon „ſable; à quel air de vent on court, & quel eſt le préſage du tems; faire „ſon eſtime, & la donner au Pilote, pour découvrir en quel lieu l'on eſt. „Mais à l'égard de l'eſtime, on laiſſe ſouvent le Pilote ſeul chargé de la „faire, & de la communiquer au Maître & aux Hauts Oficiers. Voiez „Lieutenant.

„Les Maîtres des vaiſſeaux marchands ſont obligez de faire ſervir à manger „trois fois de jour aux équipages, & de leur donner du bruvage bien-con- „ditioné. Ils doivent faire garder une bonne diſcipline à leurs gens, leur „lire la parole de Dieu, & faire des priéres en leur préſence, ſans per- „mettre qu'on jouë, ou qu'on jure, ni qu'on faſſe du bruit, de-peur de „troubler le Timonier. Ils doivent tenir conſeil & prendre avis dans le „beſoin & dans le danger; faire de leur côté leur pointage, & diſtribuer „bien les quarts, tant pour la nuit que pour le jour. Si le vaiſſeau eſt char- „gé de goldron, de brai, ou de ſel, le Maître doit prendre un ſoin parti- „culier des pompes, d'où dépend quelquefois la conſervation du bâtiment, „& qui ſont en danger d'être engorgées & miſes hors d'état de ſervice „par ces ſortes de marchandiſes, dont une partie fond & coule facilement. „En revenant des païs froids un Maître ne ſauroit regarder de trop-près à „l'état de ſon vaiſſeau, pour découvrir s'il n'y a point de voies d'eau qui „ſoient bouchées par de la glace, qui ſe fondant lors-qu'on vient dans un „climat plus chaud, laiſſe la voie d'eau ouverte, & l'augmente même, „& met ainſi le bâtiment en danger de périr. Un Maître expérimenté „fait toujours enſorte que l'arrimage & l'aſſiette du vaiſſeau ſoient comme il „faut, & que le pont ſoit dégagé, afin de pouvoir commodément manier „le canon, en cas de beſoin. Quoi-que le Maître ait pouvoir ſur les gens „de l'équipage, & qu'il puiſſe les châtier juſques à un certain point, il „ne peut néammoins paſſer juſques aux peines afflictives; mais lors-que „quelqu'un les a méritées il peut le livrer aux Capitaines des navires de „guerre, s'il en rencontre ſur ſa route, ou-bien il le fait à ſon retour. „D'ailleurs il ne lui eſt pas permis de faire plus de mauvais traitement à „ſes gens, qu'il eſt permis à un Maître d'en faire à ſon valet, ou domeſ- „tique, c'eſt-à-dire que cela ne peut aller qu'à donner un ſoufflet.

MAITRE d'équipage, ou Maître entretenu dans le port. *Beſtierder des ſcheeps-uitruſting, Equipagie-meeſter, Meeſter der toetaakelinge.*

C'eſt un Oficier marinier choiſi entre les plus expérimentés, & établi dans chaque arſenal, afin d'avoir ſoin de toutes les choſes qui regardent l'équi- pement, l'armement & le deſarmement des vaiſſeaux, tant pour les a- gréer, garnir & armer, que pour les mettre à l'eau, les caréner, & pour ce qui ſert à les amarrer & tenir en ſeureté dans le port. Il fait diſpoſer les cabeſtans & manœuvres néceſſaires pour mettre les vaiſſeaux à l'eau, & eſt chargé du ſoin de préparer leurs amarres, & de les faire amarrer dans le port. Voiez l'Ordonnance de 1689.

„L'ofi-

„L'ofice & la fonction d'un Maître d'équipage eſt proprement de pourvoir „les navires de guerre de tout ce dont ils ont beſoin ; d'avoir inſpection „ſur l'achat, ſur la conſtruction & ſur l'équipement, afin-que l'E'tat ſoit „bien ſervi en toutes ces choſes, & qu'il ne ſe paſſe rien qui ne ſoit juſte, tant „dans le paiement des ouvriers, que dans l'emploi de leurs journées. C'eſt „lui qui a la garde des matériaux, du canon, des menuës armes, & de „tous les apparaux & autres choſes néceſſaires pour l'armement des navires „de guerre, & qui a ſoin de tenir le tout en bon état, & prêt quand il le „faut. Il doit répondre de la délivrance qu'il en fait, & généralement il „doit prendre ſoin de tout ce qui regarde les armemens de mer.

„C'eſt lui qui cherche, qui engage, & qui fait aller les bâtimens de tranſ„port dont on a beſoin pour tranſporter des ſoldats, ou des munitions, „ou pour quelque expédition particuliére : il en fait le marché & en paie „le fret. C'eſt lui qui en fait les vivres, s'il en eſt beſoin, ſelon les ordres „que chacun des Maîtres d'équipage en reçoit du Collége ſous lequel il „eſt.

MAITRE de quai. *Kaai-meeſter.*

C'eſt un Oficier de ville qui fait les fonctions de Capitaine de port dans un havre. Il doit veiller à tout ce qui concerne la police des quais ports & havres; empêcher que de nuit on ne faſſe du feu dans les navires, barques & bateaux ; indiquer les lieux propres pour chaufer les bâtimens, goudronner les cordages, travailler aux radoubs & calfats, & pour leſter & déleſter les vaiſſeaux. Il doit faire poſer & entretenir les fanaux, les baliſes, tonnes & boüées, aux endroits néceſſaires; viſiter une fois le mois, & toutes les fois qu'il y aura eu tempête, les paſſages ordinaires des vaiſſeaux, pour reconnoître ſi les fonds n'ont point changé ; couper, en cas de néceſſité, les amarres que les Maîtres, ou autres, étant dans les vaiſſeaux refuſeront de larguer &c.

MAITRE de hache, ou Maître Charpentier de vaiſſeau. *Opper-ſcheeps-timmermam, Bijl, Bijltje, Bouw-meeſter.* Voiez, Charpentier.

MAITRE de grave. *Meeſter der grave.*

C'eſt celui qui ordonne aux échafaux, & qui a ſoin de faire ſécher le poiſſon en Terre-neuve.

MAITRE-VALET. *Bottelier.*

C'eſt un homme de l'équipage, qui a ſoin de diſtribuer les proviſions de bouche : l'écoutille où il ſe poſte eſt entre le grand mât & l'artimon.

„C'eſt le Maitre-valet qui met les vivres entre les mains du Cuïſinier, ſe„lon l'ordre qu'il en reçoit du Capitaine ; & il diſtribuë le bruvage aux „matelots. Dans les navires de guerre Hollandois le Capitaine reçoit de „l'E'tat ſept ſous par tête pour la premiére cinquantaine d'hommes dont ils „ſont montez ; ſix ſous & demi par tête pour la ſeconde cinquantaine ; & „ſix ſous pour tout le reſte, moïennant quoi ils les doivent nourrir. Mais „dans les vaiſſeaux marchands les affréteurs & chargeurs font les vivres pour „leurs équipages.

„Le ſoin des vivres eſt commis au Maître-valet : il eſt obligé de prendre „garde à ce qu'ils ne ſe corrompent pas, & d'avertir les Hauts Oficiers du „vaiſſeau de l'état où ils ſont, afin-que ſi l'on craint d'en avoir faute, on „diminuë les rations peu-à-peu, & qu'on ne ſoit pas contraint de le faire

tout-

„tout-d'un-coup: il en fait la diſtribution en préſence du Lieutenant; & „il a un Aide, ou Aſſiſtant, qu'on apelle Maître-valet d'eau, qui fait une „partie de ſes fonctions, lors-qu'il ne peut tout faire.

MAITRE-VALET d'eau, Second Maître-valet. *Botteliers-maat, Waater-bottelier.*

C'eſt celui qui a ſoin de la diſtribution de l'eau douce, qu'on porte dans un vaiſſeau. Il eſt l'Aide du Maître-valet.

MAITRE Mâteur. *De Opper-maſt-ſetter.*

Il aſſiſte à la viſite & recepte des mâts, a ſoin de leur conſervation, qu'ils ſoient toujours aſſujettis ſous l'eau ſalée dans les foſſes, & qu'ils ne demeurent pas expoſez à la pluïe & au ſoleil. Il fait ſervir les arbres du Nord aux beauprés & mâts de hune, & autre mâture d'une ſeule piéce. Il fait faire les hunes, barres & chouquets, des grandeurs & proportions qu'ils doivent être, &c.

MAITRE Canonier. *Konſtaapel.*

C'eſt un des principaux Oficiers mariniers, & celui qui commande ſur toute l'artillerie du vaiſſeau.

SECOND MAITRE Canonier. *Konſtaapels-maat.*

Le Second Maître Canonier a les mêmes fonctions que le premier, en ſon abſence.

MAITRE de chaloupe. *Sloep-meeſter.*

C'eſt un Oficier marinier qui conduit la chaloupe, & qui a en ſa garde tous les agrès: il la fait embarquer, débarquer, & apareiller, & il empêche que les matelots ne s'en écartent lors-qu'ils vont à terre.

MAL de Mer. *Zee-ſiekte.*

C'eſt un bondiſſement d'eſtomac qui fait aller par-haut & par-bas ceux qui n'ont pas encore pris l'habitude de la mer.

ETRE Malade de la mer. *Zee-ſiek zijn.*

MAL de terre. *Scheur-buik.*

C'eſt le Scorbut. Voiez, Scorbut, & Chirurgien.

MALEBESTE, Malebête, ou Petaraſle. *Klammaje-yſer.*

C'eſt une eſpéce de hache à marteau, dont le côté du taillant eſt fait comme un calfat double. On s'en ſert à pouſſer l'étoupe dans les grandes coutures. Voiez, Petaraſle.

MALES & Fémelles. Voiez, Maſles.

MALINE. *Vol zee, Hoog-waater.*

On apelle ainſi ſur mer un tems de grande marée, qui arive toujours au plein & au défaut de la Lune.

DEFAUT de Maline. Voiez, Morte-eau.

MAL-SAIN. Côte Mal-ſaine. *Een vuile kuſt, gevaarlijk om de quaade gronden, ongeſondt.*

C'eſt quand le fond n'eſt pas net, & qu'il y a du danger. C'eſt une petite iſle mal-ſaine à aprocher. Les environs ſont mal-ſains à-cauſe des roches fréquentes qui y ſont.

MAMMELON d'un gond. *Duim.*

C'eſt le bout du gond qui ſort pour entrer dans la penture ou repli de la barre de fer. Voiez, Ferrure de gouvernail.

MANCHE à eau, ou Manche pour l'eau. *Waater-lang, Lange mammiering.*

C'eſt un long tuïau de cuir, fait en maniére de manche ouverte par les deux bouts. On s'en ſert à conduire l'eau que l'on embarque, du haut d'un vaiſſeau juſques aux fûtailles qui ſont rangées dans le fond de cale. On s'en ſert auſſi dans le même fond de cale pour faire paſſer l'eau, ou les liqueurs, d'une fûtaille dans l'autre. On aplique pour cela une des ouvertures de la manche ſur la fûtaille vuide, & l'autre ouverture ſur celle qui eſt pleine, & où l'on a mis une pompe qui fait monter l'eau. On ſe ſert de ce moien pour conſerver l'arrimage & l'aſſiette, ou l'eſtive d'un vaiſſeau, en rempliſſant les fûtailles vuides, où il faut que le vaiſſeau ſoit plus chargé.

MANCHE de pompe. *Mammiering.*

C'eſt une longue manche de toile goldronnée, qui étant cloüée à la pompe, reçoit l'eau qu'on en fait ſortir, & la porte juſque hors le vaiſſeau.

MANCHE. *Een kanaal, Een engte zees.*

C'eſt une longueur de mer entre deux terres. Il y a des endroits dont l'on dit Manche plus particuliérement que des autres, comme la Manche Britannique, la Manche de Briſtol.

MANE'AGE. *Den arbeid van laaden of loſſen met de handt.*

C'eſt une ſorte de travail des matelots, qu'on apelle ainſi à-cauſe qu'il ſe fait avec les mains. C'eſt la charge & décharge qu'ils ſont obligez de faire des planches, du merrein, du poiſſon tant vert que ſec, ſans qu'ils en puiſſent demander aucun ſalaire au Marchand.

MANGER du ſable. *De glaaſen van de Man te roer eer ſy uit zijn omkeeren.*

Avoir mangé du ſable. Cela ſe dit d'un Timonier qui étant au gouvernail a ſecoüé le ſable de l'horloge pour le faire paſſer plus promtement, ou qui a tourné l'horloge, quoi-que le ſable ne fût pas tout paſſé.

REGARDER ſi le Timonier ne Mange point ſon ſable. *Letten dat de glaaſen wel gekeert worden.*

MANGER. La Lune a Mangé, ou-bien La Lune Mangera. *De maan ſal de wolken verdrijven.*

C'eſt-à-dire que la Lune diſſipera les nüages dont on parle. Cette maniére de parler n'eſt que du commun des matelots, mais pourtant fort en uſage.

MANGER. Etre Mangé pas la mer. *Deur-rijden, Gieren, Onder-door-rijden.*

C'eſt-à-dire que la mer étant extrémement agitée entre par les hauts dans le navire, ſoit étant à l'ancre, ſoit étant ſous voiles. La mer nous mangeoit.

MANIVELLE. *Handt-vat.*

C'eſt un manche replié deux fois à angles droits, qui eſt d'ordinaire au bout de la broche de l'eſſieu d'une machine pour la faire tourner.

MANIVELLE d'une meule à émoudre. *Kruk.*

MANIVELLE de gouvernail. *Kolderſtok, Kanter-ſtok, Kalder-ſtok.*

C'eſt la piéce de bois que le Timonier tient à la main qui fait joüer le gouvernail. Voiez, Manuelle.

MANNE. *Korf, Broodt-korf.*

C'eſt une eſpéce de corbeille qui ſert à divers uſages dans les vaiſſeaux.

MANOEUVRES. *Touwerk, Loopende en ſtaande wandt.*

Ce mot ſignifie toutes les cordes qui ſervent à gouverner les vergues, les voiles & l'ancrage, & à tenir les mâts dans leur aſſiette. Il y a des gens qui ne ſont pas d'avis que les cables & les hanſiéres ſoient compriſes ſous le mot de manœuvres, & qui ſoutiennent que ce mot de manœuvre eſt afecté au funin qui ſert dans le vaiſſeau, & non-pas à celui qui ſert au-dehors, comme la hanſiére & le cable. Durant ce gros tems notre mât d'avant ſe rompit, & généralement toute les manœuvres furent en deſordre.

MANOEUVRES courantes, ou coulantes, & Manœuvres dormantes. *Het loopende en ſtaande wandt.*

Les premiéres ſont celles qui paſſent ſur les poulies, comme les bras, les boulines, & autres ſervant a manœuvrer le vaiſſeau à tout moment. Les Manœuvres dormantes ſont les cordages fixes, comme l'étague, les haubans, les galaubans, les étais, & autres qui ne paſſent point par des poulies, ou qui ne ſe manœuvrent que rarement.

MANOEUVRES hautes. *Touwerk dat boven de ree beſtiert wordt.*

Ce ſont les manœuvres qui ſe font de deſſus les hunes & les vergues, & de deſſus des cordages.

MANOEUVRES baſſes. *Touwerk dat boven 't verdek beſtiert wordt.*

Ce ſont celles qui ſe peuvent faire de deſſus le pont.

MANOEUVRES à queuë de rat. *Touwen met een katte-ſtaart.*

Ce ſont celles qui vont en diminuant, & qui vers le bout ſont moins garnies de cordons, que le reſte du cordage.

MANOEUVRES majors. *Swaar Touwerk.*

Ce ſont les gros cordages, tels que ſont les cables, les hauſſiéres, l'étai, les grêlins, & autres.

MENUES Manœuvres. *Klein Touwerk.*

Ce ſont les petites cordes qui ſervent à manœuvrer tant les vergues que les voiles: les bras, les cargues & les boulines, ſont de ce nombre.

FAUSSES Manœuvres. *Looſe Touwen.*

Ce ſont celles qu'on met lors-qu'on ſe prépare à un combat, & qu'on fait ſervir quand les autres ſont coupées.

MANOEUVRE trop roide, ou trop halée. *Een al te ſtrak Touw.*

MANOEUVRE qui ne fait rien, ou Manœuvre en bande. *Een los Touw.*

C'eſt une corde qui n'étant ni tenuë, ni amarrée, ne travaille pas.

MANOEUVRES paſſées à contre. *Touwerk dat voor heen gehaalt wordt.*

Ce ſont celles qui ſont paſſées de l'arriére du vaiſſeau à l'avant, comme celles du mât d'artimon.

MANOEUVRES paſſées à tour. *Touwerk dat agter heen gehaalt wordt.*

Ce ſont les manœuvres paſſées de l'avant du vaiſſeau à l'arriére, comme les cordages du grand mât & ceux des mâts de beaupré & de miſéne.

MANOEUVRE qui apelle de loin. Voiez, Apelle.

MANOEUVRE. *Werk, Scheeps-werk.*

C'eſt le ſervice des matelots, & l'uſage qu'on fait de tous les cordages. Leurs matelots n'entendoient pas ſi-bien la manœuvre que les nôtres. Notre équipage ne pouvoit plus faire de manœuvre.

MANOEUVRE fine. *Een behendig werk.*

C'eſt quand on a fait tout-d'un-coup ce qu'il y avoit de plus avantageux à faire.

MANOEUVRE hardie. *Een ſtout werk.*

C'eſt quand on a entrepris une manœuvre périlleuſe & difficile.

GROSSES MANOEUVRES. *Een ſwaar werk.*

C'eſt l'embarquement des cables, des canons, & enfin tout ce qui regarde le gros travail comme celui de mettre les ancres où elles doivent être placées.

MANOEUVRE tortuë. *Het neemen van een quaade ſtreek, Verzeilt zijn.*

MAUVAISE, ou Méchante Manœuvre. *Een verkeert ſcheeps-werk.*

C'eſt quand on ne commande pas la manœuvre néceſſaire, ou qu'on ne la fait pas bien.

MANOEUVRES. Des Manœuvres d'atelier & de port qui travaillent à la groſſe peine, qu'on nomme *Paucrins* à Rochefort. *Siouwers, Tſiouwers, Chauwers.* Voiez, Ouvriers.

MANOEUVRER. *Scheeps-werk doen.*

C'eſt travailler aux manœuvres, ou cordages, les gouverner, & faire agir les vergues & les voiles d'un vaiſſeau. Les ennemis ont perdu trois vaiſſeaux faute de gens pour les manœuvrer.

L'EQUIPAGE refuſa de Manœuvrer. *'t Volk weigerde de handt aan 't werk te ſlaan.*

MANOEUVRER les voiles. *De zeilen beſtieren, regeeren, opſchikken.*

IL NE reſtoit pas aſſez de monde pour Manœuvrer les voiles. *Daar was ſoo veel volk niet over, dat het ſijn zeilen koſt gebruiken.*

ILS SE prêtérent tous deux le côté pendant ſept horloges, ſans Manœuvrer les voiles, & ne ceſſant pas de s'envoier leurs bordées, & de faire feu de leur mouſqueterie. *Sy bleven elkanderen, ſonder zeil te reppen, omtrent ſeven glaaſen, op zijde leggen, ſonder ophouden op elkander ſchietende met geſchut en muſquetten.*

MANOEUVRIER. *Een bevaaren man, en ſeer ervaaren in ſcheeps-werk.*

C'eſt un Oficier, ou autre, qui eſt intelligent dans toutes les choſes qui regardent la manœuvre d'un vaiſſeau. M. de Ruiter & M. du Queſne ont paſſé pour les meilleurs manœuvriers qui fuſſent au monde.

MANQUER. Une manœuvre qui a Manqué. *Een touw dat los geworden, of gebrooken is.*

Cela ſe dit d'une manœuvre qui a largué, ou lâché, ou qui s'eſt rompuë.

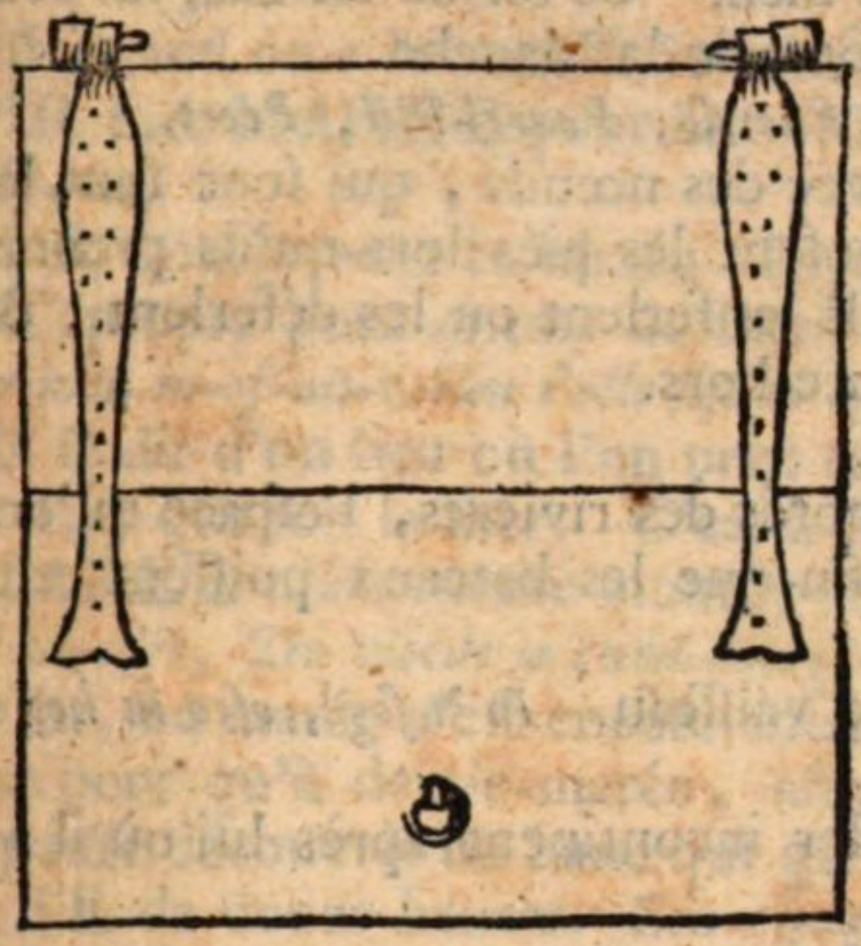
MANTEAUX de porte. *Twee halve-deuren.*

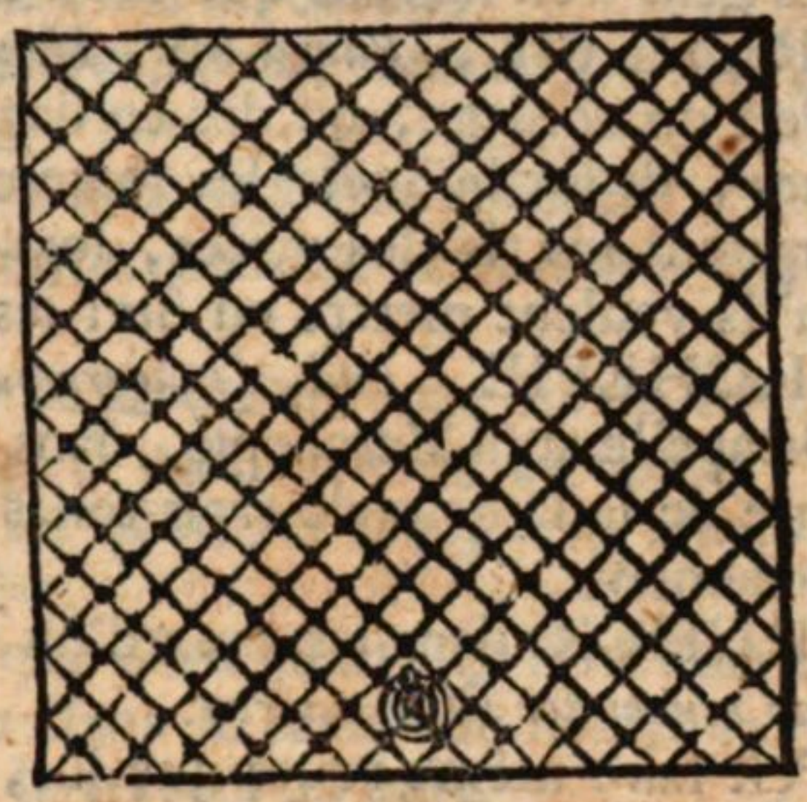
Ce ſont les deux piéces d'une porte qui s'ouvre des deux côtés, comme il y en a aux chambres & aux dunettes des vaiſſeaux.

MANTELETS, ou Contre-ſabords. *Poorten.*

Ce ſont les fenêtres qui ferment les ſabords: ils ſont atachez par le haut & battent ſur le ſeüillet du bas: ils doivent être bien doublez, & cloüez fort ſerré en lozange. La doublure en doit être un peu plus mince que le deſſus. „On les peint ordinairement de rouge en-dedans. On fait de faux-mantelets, ou de faux-ſabords peints de blanc, à quelques vaiſſeaux marchands,

chands ; afin de les faire paroître plus en état de défence. Voici la figure d'un Mantelet & de ſa doublure.





MANTURES. *Deiningen, Zeën, Worpen waaters.*

Ce ſont des coups de mer & l'agitation des houles. Voicz, Houles, Lames, & Coups de mer.

MANUELLE du gouvernail. *Kolder-ſtok, Kanter-ſtok, Kalder-ſtok.*

C'eſt une barre de bois que le Timonier tient à la main pour gouverner le vaiſſeau. Il y a une boucle de fer qui la joint à la barre du gouvernail, ce qui fait joüer le gouvernail. Elle eſt auſſi quelquefois nommée la Barre. Voiez, Barre.

„La Manuelle du gouvernail, doit être à-peu-près de la longueur d'un tiers „de la largeur du vaiſſeau, & avoir un pouce d'épaiſſeur au bout qui joint „la barre, par chaque deux piés qu'elle a de longueur ; mais elle ne doit „avoir que la moitié de cette même épaiſſeur par le bout d'en-haut.

„La Manuelle d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés, doit avoir neuf piés „de long, & être ronde, ou quarrée, par le deſſus, ſelon le ſentiment de „quelques Charpentiers.

MANUELLE, Manivelle, ou Barre de Gouvernail, dans les petits bâtimens où il n'y a point de timon. *Helm-ſtok.*

MAPPEMONDE. *Een Wereldt-kaart, Een algemeene Wereldt-kaart.*

C'eſt la deſcription ou délinéation de la figure du Monde, ſur un plan, ou dans une carte. Elle eſt compriſe en deux cercles, qui ſont les deux hémiſphéres, & dont l'un contient le Monde ancien, & l'autre le nouveau Monde.

MAQUILLEUR. *Een ſchuit met een ruim, of beun, om makereel te vangen, en levendig te houden.*

C'eſt un bateau de ſimple tillac, dont on ſe ſert pour la pêche du maquereau.

MARAIS SALANS. *Soute moeraſſen, Soute landen.*

Ce ſont de certains endroits près des côtes de la mer, où l'on met de l'eau

ſalée pour faire le ſel. Les marais ſe repréſentent dans les cartes par de petites ondes mélangées de quelques points & herbages.

MARANDER. Vaiſſeau qui ſe Marande. *Een ſchip dat wel na ſijn roer luiſtert.*
C'eſt-à-dire que ce vaiſſeau gouverne bien. Ce terme eſt bas, & peu d'autres gens s'en ſervent que ceux des côtes de la Manche.

MARCHEPIE'. *Paard-lijn, Hengſt, Paarde, Paarel-lijn, Peert.*
C'eſt un cordage, ou des cordages avec des nœuds, qui ſont ſous les vergues, & ſur leſquels les matelots poſent les piés lors-qu'ils prennent ou larguent les ris des voiles, lors-qu'ils les ferlent ou les déferlent, & lors-qu'ils veulent mettre ou ôter les boute-hors.

MARCHEPIE'. *Pad, Jaagers-pad.*
On apelle auſſi Marchepié, dans les bords des riviéres, l'eſpace qu'on laiſſe libre de la largeur de trois toiſes, afin-que les bateaux puiſſent remonter facilement.

MARCHER dans les eaux d'un autre vaiſſeau. *In 't ſog, ofte in het waater van een ander ſchip vaaren.*
C'eſt faire même route que lui, paſſer incontinent après lui où il a paſſé. Voiez, Eau.

MARCHER en colomne. Voiez, Colomne.

MARE'AGE. *Een huur van ſcheeps-lieden om eene vragt.*
C'eſt une maniére de loüer des matelots pour tout un voiage, quel qu'il puiſſe être, même plus long qu'on ne le projette, & toujours pour le même prix, au-lieu que d'ordinaire les matelots loüez au voiage, ſont plus paiez quand le voiage eſt plus long qu'il n'a été propoſé.

MARE'E, ou Flux & Reflux. *Ty, Gety.*
C'eſt un mouvement de la mer qui ſe fait ſentir deux fois le jour, les eaux montant pendant ſix heures, & s'en retournant pendant ſix autres heures, ce qu'elles font encore de la même ſorte pendant les douze autres heures; en-ſorte que ce mouvement réïtéré s'achève en vingt-quatre heures & quarante-huit minutes. Chaque mois les marées augmentent vers la nouvelle & la pleine Lune, & elles ont leurs baſſes eaux, ou leur diminution, vers le premier & le dernier quartier, c'eſt-à-dire, environ le huitiême & le vingt & uniême jour de la Lune. Elles ont leur mouvement beaucoup plus conſidérable aux nouvelles & aux pleines Lunes de Mars & de Septembre, tems des équinoxes, que dans toutes les autres Lunes: & au-contraire, la mer ne refoule jamais plus ſenſiblement, & n'a ſon reflux plus grand que dans les nouvelles & les pleines Lunes de Juin & de Décembre, tems des ſolſtices, & particuliérement au ſolſtice d'hiver qui arive en Décembre.

MORTES MARE'ES. *Laag waater, Doodt-waater, als het ty vergaſt.*
Ce ſont les baſſes marées.

BONNE MARE'E. *Luſtig-ſtroomende waater.*

MARE'ES qui portent au vent. *Windt-waarts ty.*
C'eſt-à-dire que ces marées vont contre le vent.

LA MARE'E eſt haute. *De vloedt is hoog, 't Is hoog waater.*

MARE'E qui ſoutient. *Stroom aan ly.*
La Marée nous ſoutient eſt une expreſſion qui ſe dit d'un vaiſſeau qui faiſant route au plus près du vent, & aïant le courant de la marée favorable,

ſe trouve ſoutenu par la marée contre les lames que pouſſe le vent, en-ſorte que le vaiſſeau va plus facilement où il veut aller.

VENT ET MARE'E, Marée qui ſuit le vent. *Ly-waarts ty, Voor de windt en voor de ſtroom.*

C'eſt quand on a le vent & le courant de l'eau favorable.

AVOIR LA MARE'E pour ſoi. *Vaaren voor ſtroom, voor de ſtroom af, met de ſtroom.*

ALLER contre vent & Marée. *Tegen de windt en ſtroom opſtoppen.*

PORT propre pour entrer & ſortir de toutes Marées. *Een haaven, of gat, daar men in-of-uit-zeilen t'alle tijden kan.*

Cela ſe dit d'un lieu où l'on peut entrer & d'où l'on peut ſortir en quelque état que ſoit la mer. C'eſt-à-dire qu'il y ait maline, ou non.

LA MARE'E n'eſt encore montée que d'un quart. *'t Is nog maar een vierendeel vloedts, De vloedt is even doorgebrooken.*

On dit, La marée n'eſt encore montée que d'un quart, & il ne faut ſortir de ce port qu'à demie-marée, afin-que dans le tems que la mer ſe retire on puiſſe découvrir un banc qui gît par le travers du port.

MARE'E de douze heures. *Een vloedt van twaalf uuren.*

Ce ſont des marées Nord & Sud, c'eſt-à-dire, des marées dont les havres, les rades, ou les terres, ſont en opoſition avec la Lune, lors-qu'elle paſſe par cet air de vent. L'on s'explique de la même maniére à l'égard des autres airs de vent, en augmentant de 48. minutes, allant du Nord à l'Eſt, & du Sud à l'Oüeſt.

MARE'E & Contre-marée. *Wanty.*

Ce ſont deux marées qui ſe rencontrent, en venant chacune d'un côté, & qui forment ſouvent des courans rapides & dangereux, qu'on apelle des Ras.

CHANGEMENT ou retour de Marée. *Weer-ty.*

C'eſt un nouveau flux.

E'TALER les Marées. Voiez, E'taler.

OEUVRES de Marée. Voiez, OEuvres.

MARGUERITES. *Een ſtaande-wandt-knoop, Een ſchildt-knoop.*

Ce ſont de certains nœuds que l'on fait ſur une manœuvre, pour agir avec plus de force.

MARIN. *Zees, 't Geen uit de zee komt, of tot de zee dient.*

C'eſt ce qui vient de la mer, ou qui apartient à la mer.

MARIN. Avoir le pié Marin. *Zee-handen-en-voeten hebben, Zee-ſchoenen hebben.*

C'eſt être acoutumé à naviguer; aimer la navigation; être durci à l'air & aux fatigues de la mer. Voiez, Pié.

MARINE, Mer. *Zee.*

GENS de Marine. *Zee-luiden, Zee-volk, Vaarend-volk.*

MARINE. La Marine. *De Zee-kunſt-en-manſchap, De ervaarentheid van de zee-vaart, of in de zee-vaart.*

MARINE. La Marine. *Het lichaam van zee-volk.*

C'eſt le corps qui compoſe la Marine.

OFICIERS de Marine. *Amptelingen ter zee, Zee-officiers.*

Ce ſont les Oficiers du corps de la Marine.

NOUVELLE MARINE. Oficiers de la Nouvelle Marine. *Nieuwe Zee-officiers.*

Ce ſont ceux qui ſont entrez dans le corps de la Marine avec commiſſion du Roi de France.

VIEILLE MARINE. *Oude Zee-officiers.*

Ce ſont les Oficiers qui ont eu leurs premiéres commiſſions de M. de Vandôme & de Beaufort.

MARINE, Navigation. *Zee-vaart, Schip-vaart, Scheep-vaart.*

ENTENDRE bien la Marine. *De zee-vaart wel verſtaan.* Voiez, Bon Marinier.

MARINIER. *Een Scheepeling, Een Vaarend-man, Een Vaarend-geſel, Een Zee-man.*

C'eſt un homme qui va à la mer, & qui ſert à la conduite, ou à la manœuvre d'un vaiſſeau. Autrefois on a dit Maronier.

OFICIERS MARINIERS. Voiez, Oficiers.

BON MARINIER. *Een regt-ſchaapen zee-man, Een wind-en-weer-wijs zee-man, Een bevaaren man.*

TOUS les gens de notre équipage ſont bons Mariniers. *Daar is een uitgeleeſen volk van zee-lui aan boord.*

MARINIER. *Een ſchuit-voerder.*

Ce terme ſe dit auſſi en particulier de ceux qui conduiſent les grands bateaux ſur les riviéres.

MARITIME. *Aan de zee gelegen.*

On apelle places Maritimes, celles qui ſont ſituées ſur le bord de la mer.

FORCES MARITIMES. *Zee-magt.*

Les forces Maritimes d'un E'tat.

L'ART MARITIME. Voiez, Marine, La Marine.

EXPLOITS MARITIMES. *Zee-daaden.*

MARNOIS. Bateaux Marnois. *Schuiten die op de rivier Marne vaaren.*

Ce ſont des bateaux de médiocre grandeur, qui viennent de Brie & de Champagne juſqu'à Paris, ſur la Marne & ſur la Seine. Il y en a qui ſont longs de douze toiſes, & larges de ſeize piés en fond, & qui ont le bord haut de quatre piés.

MARQUES. *Merken, Kendt-teekens.*

On apelle Marques de certaines connoiſſances qui ſont à terre, comme montagnes, clochers, moulins à vent, arbres &c. qui ſervent aux Pilotes à reconnoître les dangers & les paſſes.

MARQUES. *Tonnen en Baaken.*

Ce ſont les tonnes & les baliſes qu'on met en mer pour faire auſſi reconnoître les bancs, les dangers & les paſſes.

METTRE des Marques. *Betonnen, Baakenen.*

MARSILIANE. *Een Marſſiliaan, Een ſoort van een Venetiaans vaartuig.*

C'eſt un bâtiment à poupe quarrée, dont ſe ſervent les Vénitiens pour naviguer dans le golfe de Veniſe, & le long des côtes de Dalmatie. Il a le devant fort gros, & porte juſqu'à quatre mâts. Les petites Marſilianes n'ont point d'artimon, & les plus grandes ont quatre mâts, & portent quatorze à quinze mille quintaux, ce qui eſt environ ſept cents tonneaux.

MARTEAU d'arbaleſtrille. *'t Kruis, of Kruis-hout, of Schuif van een graadt-boog.*

C'eſt

C'eſt un traverſier de l'arbalête, ou bâton de Jacob. Les marteaux ſont des piéces de bois plates, & qui ont de longueur trois, ſix, neuf, & douze pouces. Elles ſont percées d'un trou quarré par le milieu, afin d'y paſſer la fléche de l'arbalête. A l'un des bouts de ces marteaux eſt placée une pinnule qui fait trouver l'horiſon qu'on apelle ſenſible. L'autre marteau ſert à faire ombre, quand on veut prendre la hauteur du Soleil. Les deux ou trois premiers marteaux s'apellent auſſi Curſeurs, & ceux qui les nomment ainſi, donnent au petit marteau, ſimplement le nom de Marteau. Voiez, Arbalête.

GRAND MARTEAU d'arbaleſtrille. *Het eerſte kruis, Eerſte ſchuif.*

C'eſt le marteau dont on ſe ſert lors-que le Soleil n'eſt pas éloigné de votre zénith.

MOIEN MARTEAU. *'t Tweede kruis.*

C'eſt celui qui ſert lors-qu'on n'eſt ni trop près du Soleil, ni trop loin des poles.

TROISIEME MARTEAU. *'t Derde kruis.*

Il y a des arbalêtes qui n'ont que trois marteaux, le grand, le moien, & le petit; & il y en a auſſi qui ont quatre marteaux.

PETIT MARTEAU. *Orizondt-kruis, het Orizondtje.*

C'eſt celui duquel on ſe ſert lors-qu'on eſt éloigné du Soleil.

MARTEAU de pompe. *Een haamertje met klouwen.*

C'eſt un marteau tout de fer, & de moienne groſſeur, où il y a un tire-clou au bout du manche, comme auſſi à l'un des côtés de la tête.

MARTEAU. *Een Haamer.*

C'eſt un inſtrument de fer qui ſert à battre, & qui eſt néceſſaire à preſque tous les ouvriers: il eſt compoſé d'une tête & d'un manche, & l'œil eſt le trou où l'on fourre le manche.

MARTEAU de Menuïſier. *Een ijſere haamer.*

MARTEAU à dents. *Een haamer met klaauwen.*

Ceſt un marteau fourchu, qui ſert à arracher des cloux quand on conſtruit ou que l'on radoube un bâtiment.

MARTICLES, Lignes de trelingage. Quelques-uns diſent, Chions de Marticles, ou Martinet. *Haanepotje, Hannepot, Haanepot, Scheer-lijntjes.*

Ce ſont de petites cordes diſpoſées par branches, ou pattes, en façon de fourches, qui viennent aboutir à des poulies apellées araignées. La vergue d'artimon, qui n'a point de balancines, eſt portée à leur defaut par des Marticles, qui prennent le bout d'enhaut de la vergue, & ſe terminent à des araignées, pour aller répondre par d'autres cordes au chouquet du perroquet d'artimon. L'étai du perroquet de beaupré vient finir par marticles ſur l'Etai de miſéne. Au bout de chaque marticle, dit M. Daſſié,

eſt une étrope par où paſſe une poulie, ſur laquelle eſt frapé le martinet de la vergue (cela s'entend de l'artimon) ſervant le-dit martinet pour l'apiquer. Voiez, Araignées, Cap de mouton & Trelingage.

MARTICLES. *Beſlag-lijnen.*

Quelques-uns donnent auſſi ce nom aux petites cordes qui embraſſent les voiles qu'on ferle.

MARTINET. *Bekaajer, Beſaans-toppenant.*

C'eſt proprement la manœuvre ou corde qui commence à la poulie nommée Cap de mouton, ou Moque de martinet, qui eſt au bout des marticles, & qui ſert à faire hauſſer ou baiſſer la vergue d'artimon. Mais ce nom ſe donne auſſi aux marticles, à la moque & aux araignées, ſi-bien que le tout enſemble s'apelle tantôt Martinet, tantôt Marticles & Trelingage, tantôt Araignées. Néammoins cela ne ſe fait que par ceux qui ne ſont pas éxacts. La meilleure diſtinction qu'on peut aporter en cela, éſt que le plus ſouvent on apelle le total Trelingage ou Martinet. Mais encore Trelingage ne doit-il convenir qu'au cap de mouton & aux lignes enſemble, puis-qu'on apelle auſſi Trelingage le cap de mouton & les lignes qui ſont à l'étai, où il n'y a point de martinet. Le plus ſeur eſt donc d'apeller le cap de mouton & les lignes enſemble Trelingage; la manœuvre Martinet; le cap de mouton Moque; & les lignes Marticles, ou Lignes de trelingage. Il n'y a pas moins de confuſion à cet égard dans le Flamand, car on nomme auſſi le tout enſemble, *De Kruis-ſteng-hannepot*, pour la vergue d'artimon; & *knik-ſtags-hannepotje*, pour le perroquet de beaupré.

MASCARET. *De ebbe in de mondt van de rivier Dordogne.*

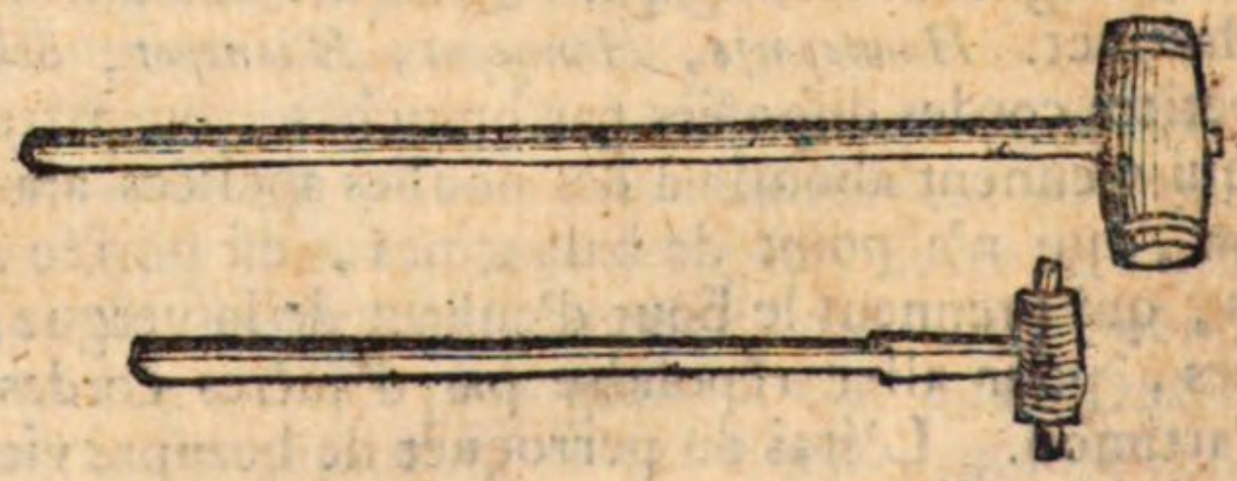
C'eſt un reflux violent de la mer dans la riviére de Dordogne, ou elle remonte avec une grande impétuoſité. C'eſt la même choſe que ce qu'on apelle la Barre ſur la riviére de Seine, & en général le nom que l'on donne à la premiére pointe du flot, *Voor-vloedt*, qui fait remonter le courant des riviéres vers leurs ſources, proche de leurs embouchures.

MASLES, ou Mâles, & Fémelles. *Duimen en Duimelingen, Haaken en Stellen.*

Ce ſont les pentures & les charniéres qui entrent réciproquement l'une dans l'autre, & qui ſervent de ferrure pour tenir le gouvernail d'un navire ſuſpendu à l'étambord. Voiez, Ferrures de gouvernail.

MASSE. *Mooker, Beuk-haamer.*

C'eſt un gros marteau ou maillet de fer dont ſe ſervent les Charpentiers dans la conſtruction des navires. Chez les Hollandois il y en a de deux maniéres, dont voici les figures.



MASSE. *Roer-pen.*

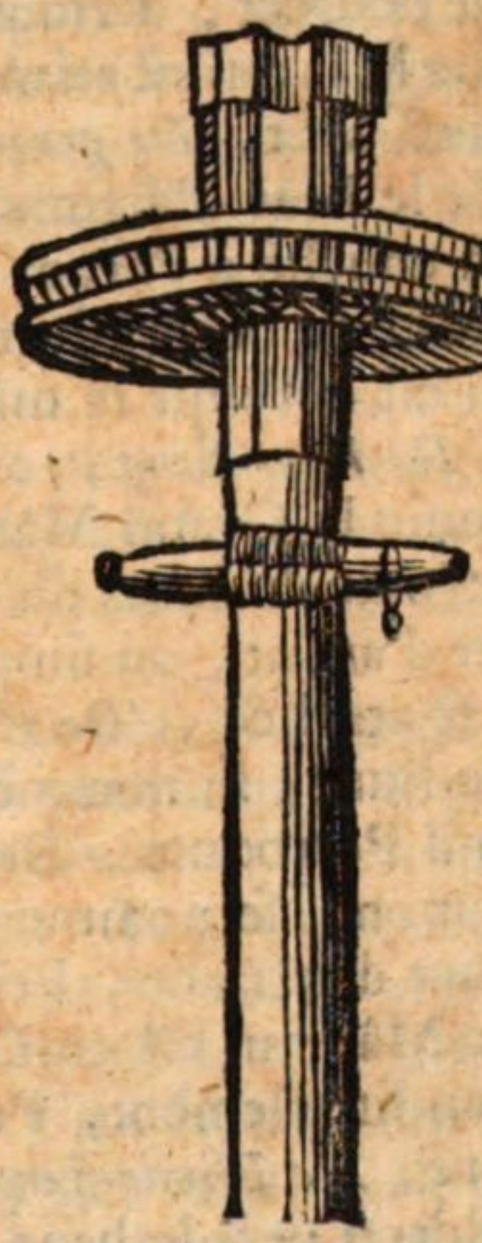
C'eſt une piéce de bois longue de quarante-deux piés, qui ſert à tourner le gouvernail d'un bateau foncet.

MASULIT. *Een ſoort van een Indiaanſche ſloep.*

C'eſt une chaloupe des Indes dont les bordages ſont couſus avec du fil d'herbes, & dont les calfatages ſont de mouſſe.

MÂT, MAST. *Maſt.*

C'eſt un grand arbre, ou une longue piéce de bois, qu'on poſe dans un navire, & où l'on atache les vergues, voiles & manœuvres qui ſont néceſſaires pour faire naviguer le vaiſſeau. Les grands vaiſſeaux ont quatre mâts, & chacun de ces mâts eſt diviſé en deux ou trois parties, ou briſures, chacune deſquelles porte auſſi le nom de mât. Ces parties ſe diſtinguent vers le tenon de puis les barres de hunes juſques aux chouquets, qui ſont les endroits où chaque arbre eſt aſſemblé avec l'autre ; car le chouquet afermit la briſure par-en-haut, & par-en-bas elle eſt liée & entretenuë par une clef, c'eſt-à-dire par une groſſe cheville qui eſt de fer, & forgée ordinairement à quatre pans. On ajoûte quelquefois un cinquiéme mât aux quatres dont on a parlé, & c'eſt un double artimon. Les mâts ne ſont pas poſez à plomb ; ils doivent pancher un peu vers l'arriére, pour mieux réſiſter à la pouſſée de la voile qui prend le vent du côté de la poupe.



LE GRAND MÂT. *De groote maſt, De middel-maſt.*

C'eſt celui qui eſt placé au milieu du premier pont, ou franc-tillac, & qui deſcend au fond de cale ſur la contre-quille, ou carlingue.

„Les petits bâtimens n'ont qu'un Mât ; ceux qui ſont plus grands en ont „deux, & les grands vaiſſeaux en ont trois, c'eſt-à-dire, debout & ſans „compter le mât de beaupré. On met aſſez ſouvent des cercles de fer vers „le bas des mâts.

„Il y a beaucoup de Maîtres qui réglent la hauteur des Mâts par la largeur „& le creux du vaiſſeau qu'ils prennent deux fois pour trouver la longueur „du mât, prétendant que l'expérience a fait connoître que les mâts qui „ont plus de hauteur tombent & rompent aiſément, & que ceux qui en „ont moins laiſſent trop perdre de vent, puis-qu'on éprouve tous les jours „qu'un vaiſſeau qui a peu de mâture ne ſille pas vîte.

„On diviſe les Mâts en deux ou trois parties, non faute d'arbres qui ſoient „auſſi hauts qu'il faut, parce-qu'en ce cas on pourroit les allonger, & „joindre des arbres bout à bout par divers moiens; mais parce-que les „mâts étant de pluſieurs piéces il y en a quelqu'une qui demeure en ſon „entier, ſi l'autre, ou les autres, viennent à manquer. Un autre grand „avantage qu'on en retire, c'eſt que de gros tems on amène les mâts du „haut, & qu'on les remet quand on veut, ſoit par un calme, ſoit pour „hâter ſa courſe, & ſelon le beſoin. La maniére dont on ſe ſert aujour- „dhui pour joindre les mâts, & les tenir l'un ſur l'autre, fut inventée „environ l'An 1570. par Krein Wouterz. Maître de vaiſſeau d'Enchuiſe, „car auparavant on ne faiſoit que les lier l'un à l'autre, ce qui cauſoit beau- „coup de difficultés & d'incommodités qu'on évite aujourdhui: auſſi „cette maniére eut-elle bien-tôt la vogue parmi tous les peuples de l'Eu- „rope.

„Le Mât qui eſt à l'avant, s'apelle Mât de miſéne, & Mât d'avant, & „par quelques-uns, Mât de bourcet, Trinquet par les Levantins, & en Fla- „mand, *De Fokke-maſt*. Le Mât qui eſt au milieu, prend ſon nom de ſa figu- „re, & ſe nomme le Grand Mât, *De groote maſt*, *De middel-maſt*. Celui „qui eſt à l'arriére s'apelle le Mât d'artimon, ou Mât d'arriére, *De Be-* „*ſaans-maſt*. Celui qui eſt couché à l'avant & ſur l'éperon, où il fait une „grande ſaillie, s'apelle Mât de beaupré, ou ſimplement le Beaupré, *De* „*Boeg-ſpriet*. Le Mât qui eſt enté ſur le mât de miſéne à l'avant, s'apelle „Mât de hune d'avant, *De Voor-ſteng*, ou *Fok-ſteng*. Celui qui eſt enté „ſur le grand mât ſe nomme le Grand Mât de hune, *De Groote ſteng*. Le „Mât qui eſt enté ſur le mât de hune d'avant s'apelle Mât de Perroquet „de miſéne, de Perroquet d'avant, ou ſimplement, Perroquet de miſéne, „ainſi que la voile qui y eſt atachée, *De Voor-bram-ſteng*. Le Mât qui eſt „enté ſur le grand mât de hune, ſe nomme le Grand Mât de Perroquet, „ou ſimplement, le Grand Perroquet, *De groote Bram-ſteng*. Le Mât qui „eſt enté ſur le mât d'artimon, ſe nomme Mât de Perroquet d'artimon, „ou ſimplement, Perroquet d'artimon, Perroquet de foule, Perroquet de „fougue, *Kruis-ſteng*. Le Mât qui eſt enté ſur le beaupré s'apelle Mât de „Perroquet de beaupré, ou ſimplement, Perroquet de beaupré, ou Tour- „mentin, ou Petit beaupré, *De Blinde-ſteng*, *Boeg-ſteng*, *Boom-blindt*.

„On frote les mâts de goldron vers le haut, autour des hunes & de tout „le ton, & en divers autres endroits, ſelon qu'il en eſt beſoin afin de les „conſerver.

„Il y a dens gens qui courbent un peu les Mâts au tiers de leur hauteur, „à prendre du bas en haut, prétendant que ce ſoit un ornement. Leurs „piés, auſſi-bien que les tons, ſont taillez hexagones, ou octogones, & „quand on les trouve trop foibles en quelque endroit on y met des jumel- „les pour les renforcer. On les courbe par le moien des étais. Les mâts

„des

„des plus grands vaiſſeaux ſont ſouvent faits de pluſieurs piéces, & outre „le ſoin qu'on prend de les bien aſſembler, on les ſurlie encore avec de „bonnes cordes. On les peint auſſi aſſez ſouvent par le bas. Les mâts „des galiotes ſont preſque toujours de deux brins pour le moins, tant afin- „qu'ils ſoient plus forts, que parce-qu'il eſt difficile d'en trouver d'un ſeul „brin tels qu'il les faut. Les mâts des boïers doivent être fort épais, tant „à-cauſe de la quantité de poulies, qu'a-cauſe de la grande voile, de la „grande corne ou vergue, & de tout le reſte des agrès qu'ils portent.

„Le Mât de miſéne eſt plus leger, ou moins fort que le grand mât, parce- „que le vaiſſeau eſt plus foible à l'avant qu'au milieu, & par conſéquent „il n'a pas tant à ſoufrir. Son pié ne porte pas ſur le plat-fond, à-cauſe „de la rondeur de l'avant qui l'en empêche; mais il eſt poſé juſtement ſur „l'aſſemblage de l'étrave & de la quille, & il contribuë à mieux entretenir „ces deux piéces enſemble. On prend ordinairement cet endroit pour la „cinquiême partie de la longueur du vaiſſeau, de l'étrave à l'étambord, „ſi-bien qu'on peut établir pour maxime, que ſelon la plus grande partie „des Maîtres, le mât d'avant doit être placé à une cinquiême partie de „la longueur du vaiſſeau, à prendre de l'avant à l'arriére.

„Si le Mât de miſéne étoit placé plus vers l'avant, il faudroit que ſon pié „portât plus haut, ce que la foibleſſe de l'avant ne peut pas permettre; „& s'il étoit plus en arriére, les voiles du grand mât déroberoient le vent „aux ſiennes, & de gros tems il aporteroit beaucoup d'incommodité & „d'embaras à la manœuvre des voiles de grand mât.

„Le Grand Mât ſe poſe a-peu-près au milieu du vaiſſeau, dans l'endroit „où eſt la plus grande force du bâtiment. Mais ſi le vaiſſeau, par ſa conſ- „truction, ſe trouve foible à l'avant, on place le grand mât un peu plus „vers l'arriére; & cela ſe pratique même preſque toujours dans les plus „grands vaiſſeaux Hollandois. Cependant ce reculement des mâts vers l'ar- „riére, ne doit pas être de plus de trois piés. Dans les autres vaiſſeaux „on les recule auſſi, ou-bien on les tient avancez, ſelon que le requiert le „gabarit & la conſtruction du bâtiment, & ſelon qu'on a beſoin d'eſpace „vers l'arriére.

„On place le Mât d'artimon auſſi-loin du grand mât qu'il eſt poſſible, „afin-que ſa voile ſoit auſſi grande qu'il ſe peut, enſorte néammoins que „l'on puiſſe aiſément manœuvrer par-derriére, & qu'il reſte aſſez d'eſpa- „ce pour faire joüer la barre du gouvernail. L'endroit le plus propre à „poſer ce mât, en conſervant tous ces avantages, ſe trouvera ſi l'on par- „tage la longueur du vaiſſeau en cinq parties & demie, à prendre de l'ar- „riére à l'avant, & qu'on place le mât entre la premiére partie & la ſecon- „de. Par éxemple; Partagez un vaiſſeau de cent-ſoixante-cinq piés en „cinq parties & demie, chaque partie ſera de trente piés, & la demie de „quinze piés; le mât ſera poſé à trente piés de l'arriére.

„Quoi qu'extérieurement il paroiſſe beaucoup de diverſité dans la maniére „& à l'égard des endroits où ce mât eſt placé dans les vaiſſeaux, il n'y en „a pourtant point, ou preſque point. Cela ne vient que de ce que les „hauts qui ſont proches du mât, comme la dunette &c. ſont diverſement „diſpoſez.

„Dans les flûtes de la grandeur la plus commune, on place le mât au mi-

„lieu, ou un peu plus vers l'arriére, derriére l'écoutille. Dans les fema-
„ques ordinaires on le place à un tiers de la longueur, à prendre de l'avant
„à l'arriére.

„En général on peut dire que les mâts ſe trouvent toujours bien placez,
„quand ils ſont poſez dans des endroits où ils contribüent à tenir le vaiſſeau
„en équilibre; car plus l'équilibre eſt parfait & mieux le navire ſille.

„Le grand Mât eſt le plus haut, parce-qu'il eſt placé à l'endroit où
„eſt la plus grande force du bâtiment, & où il peut le plus contribuer à
„l'équilibre.

„Les Mâts des vaiſſeaux qui ſont deſtinez à faire des voiages de long
„cours, doivent être plus courts que les autres, & leur funin doit être plus
„gros.

„Le Mât d'artimon eſt plus court que le grand mât, comme portant bien-
„moins de voiles; & il porte moins de voiles, parce-que les voiles du grand
„mât empêchent qu'il n'en porte davantage. Outre cela les bâtimens n'ont
„pas aſſez de force, & n'ont pas une force égale par-tout, pour porter
„par-tout des mâts égaux. D'ailleurs l'uſage auquel l'arriére du vaiſſeau eſt
„deſtiné, ne le permet pas auſſi, ſavoir toutes les chambres qui ſont l'une
„ſur l'autre, & ſur les hauts. Enfin s'il y avoit au mât d'arriére autant de
„voiles & auſſi grandes qu'au grand mât, elles déroberoient le vent à celles
„du grand mât, & contribüeroient moins que ces derniéres au ſillage du
„vaiſſeau, tant parce-qu'elles le feroient trop tourmenter à l'arriére, &
„qu'il ne ſentiroit pas ſi-bien ſon gouvernail, que parce-que l'endroit ne
„leur permettroit pas de contribuer autant que les voiles du grand mât à
„tenir le vaiſſeau en équilibre. Joignez encore à cela que pour mettre de
„plus grandes voiles au mât d'artimon, il faudroit néceſſairement le placer
„plus en arriére, & alors il empêcheroit le jeu de la barre du gouver-
„nail.

„Les vaiſſeaux peu allongez ont beſoin de beaucoup de mâture & de peu
„d'envergure, mais les vaiſſeaux bien allongez doivent avoir des mâts
„courts & de longues vergues. Si les vaiſſeaux qui ſont bien longs, a-
„voient des mâts bien hauts, il ariveroit que le vent ſouflant le long de
„la ſurface de l'eau, & continuant à ſoufler de même en l'air, ces hauts
„mâts ne manqueroient pas de faire tomber le vaiſſeau ſur le nez, ce qui
„n'a pas lieu quand les bâtimens ſont courts. C'eſt une maxime, que plus
„les lignes ſont longues, plus grands ſont les cercles, qu'elles décrivent
„lors-qu'elles ſont en mouvement.

„Les Turcs ſe piquent d'avoir des mâts fort hauts, & de longues vergues,
„afin-que les vaiſſeaux portent plus de voiles; mais cela leur fait plier le côté.

„Le grand Mât & le Mât d'artimon tombent ou panchent en arriére,
„mais le mât d'avant eſt poſé à plomb, ſi ce n'eſt lors-que le vaiſſeau ſe
„trouve fort foible de l'avant, car alors on fait un peu tomber ce mât en
„arriére; mais ſans cela on le fait plutôt pancher de deux ou trois pouces en
„avant. Pour donner au grand mât juſtement ce qu'il lui faut de pente en
„arriére, il faut prendre le creux, depuis la quille juſques au premier pont
„par-deſſous, ou juſqu'au-deſſus des faux-baux s'il y en a, & donner autant
„de pouces de pente au mât qu'il y a de piés. On donne la même pente
„au mât d'artimon.

„Quând

„Quand un vaiſſeau ne vient pas bien au vent, on fait un peu moins tom-
„le mât qu'à l'ordinaire ; & quand il vire aiſément par l'arriére, mais qu'il
„refuſe par l'avant, & qu'il ne veut pas ariver, on place les mâts un peu
„plus vers l'avant qu'on n'a coutume de le faire.

„La pente en arriére qu'on donne au grand Mât & au Mat d'artimon, fait car-
„guer le vaiſſeau par l'arriére, & contribuë à lui donner ce qu'il faut qu'il
„ait de tirant d'eau plus qu'à l'avant, afin-que le gouvernail ſoit auſſi a-
„vant dans l'eau qu'il eſt néceſſaire, & que le vaiſſeau vienne mieux au vent.
„Il y a des ſemaques où l'on place le mât bien avant vers l'arriére, afin-
„qu'il porte une plus grande voile, & alors on fait tember le mât vers
„l'avant.

„On fait beaucoup tomber vers l'arriére les mâts des vaiſſeaux qui vont
„aux Indes, & l'on en ride extrémement les étais à l'avant ; au-lieu que
„les galaubans tiennent les mâts de hune par l'arriére, ſi-bien que toute la
„mâture paroît tout-à-fait difforme.

„La règle qu'on ſuit le plus communément pour les proportions des Mâts
„eſt de leur donner autant de piés de hauteur qu'il y en a en deux fois la
„largeur & le creux du vaiſſeau. Par éxemple ; Vingt-neuf piés de large
„& douze piés de creux font quarante & un pié ; deux fois quarante & un
„pié font quatre-vingts deux ; ce doit être la hauteur du mât.

„Pour l'épaiſſeur, quelques-uns la proportionent par raport au creux du
„vaiſſeau. Ils donnent au mât un pié d'épaiſſeur dans l'étambraie par cha-
„que ſix piés de creux qu'a le bâtiment. L'épaiſſeur du ton eſt des trois
„quarts de celle du mât dans l'étambraie. Par éxemple ; Si le mât a dix-
„huit palmes d'épaiſſeur dans l'étambraie, le ton en doit avoir treize pal-
„mes & demie.

„L'épaiſſeur des Mâts de hune ſe proportione ſur celle des tons des mâts
„ſur leſquels ils ſont entez, dont on leur donne les cinq ſixiémes parties.
„Par éxemple ; ſi le ton du grand mât a treize palmes & demie d'épaiſſeur,
„ou de diamétre, le grand mât de hune doit avoir onze palmes & demie
„dans le chouquet.

„Les Mâts ſont un peu plus épais dans leurs tons qu'au-deſſous, à-cauſe
„des manœuvres qui y paſſent. Les tons ſont octogones.

„Les hauts Mâts, en y comprenant les bâtons des pavillons ſe mettent bas
„par les trous d'entre les barres de hune de devant, parce-qu'on auroit trop
„de peine à les amener par-derriére, à-cauſe de la pente qu'on donne aux
„mâts de deſſous. Néammoins les Anglois les baiſſent par derriére.

„Selon quelques autres Maîtres la proportion du grand Mât ſe trouve de
„cette ſorte. On lui donne un pié d'épaiſſeur dans l'étambraie, par cha-
„que ſix piés de creux qu'a le vaiſſeau. Lors-qu'il a ſeize palmes de dia-
„métre dans l'étambraie, il doit avoir douze palmes ſous le ton, & onze
„palmes au-deſſus du ton. Lors-qu'un mât de hune a dix palmes de dia-
„métre dans l'étambraie, il doit avoir ſix palmes & demie par le haut. Le
„mât d'artimon doit avoir par le haut les deux tiers de l'épaiſſeur qu'il a
„par le bas ; & il en doit être de même à l'égard de tous les perroquets.

„La mâture ordonnée par les Charpentiers qui ont réglé les proportions
„d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à l'étambord,
„ſe trouve ci-devant ſous le mot Bois, page 97.

„Dif-

„Différens Maîtres réglent différemment les mâtures, ainſi qu'on le voit dans „les articles ſuivans. Un vaiſſeau de cent-ſoixante piés de long, & qua- „rante piés de de large, doit avoir un grand mât de 90. à 91. piés de haut, „,& 24. palmes de diamétre. Un vaiſſeau de cent-trente-cinq piés de long, „(il faut toujours entendre de l'étrave à l'étambord), & de trente-quatre „piés de large, doit avoir un mât de 85. piés de haut, & de vingt palmes „& demie de diamétre.

„Un Vaiſſeau de cent-trente piés de long, & de trente piés de large, „doit avoir un mât de 83. piés de haut, & de 20. palmes de diamétre.

„Un Vaiſſeau de cent piés de long, doit avoir un mât de ſoixante & qua- „torze piés de haut, & de 15. palmes & demie de diamétre.

„Une Buche de ſoixante & quatorze piés de long, doit avoir un mât de „cinquante-cinq piés de long, avec une voile à trait quarré, & d'onze pal- „mes de diamétre.

„Un Boïer de quatre-vingts-ſix piés, doit avoir un mât de cinquante-huit „piés de haut ſous le ton, & de vingt palmes de diamétre, & le ton doit „être de dix-huit piés de haut.

„Un grand Yacht qu'on a vu, avoit un mât de 54. piés de haut ſous le „ton, & le ton étoit de 17. piés; ſon diamétre étoit de ſeize palmes & de- „mie.

„Le grand mât d'un Chat de cent-ſeize à cent-dix-huit piés de long, „avoit ſoixante & treize piés de haut, & quinze palmes de diamétre.

„Le grand mât d'une galiote de quatre-vingts-huit piés, avoit 59. piés de „haut ſous le ton, dix-neuf piés dans le ton, & vingt palmes de diamé- „tre.

„Le grand mât d'un vaiſſeau marchand, de cent-douze piés de long, deſtiné „pour la mer Baltique, avoit 78. piés de haut, & dix-ſept palmes de dia- „métre.

„Le grand mât d'une frégate de cent-quinze piés de long, vingt-ſix „piés de large, & onze piés de creux, avoit ſoixante & dix-neuf piés de „long, & ſeize palmes & demie de diamétre.

„Le grand mât d'une frégate de cent piés de long, vingt-quatre piés de „large, & onze piés de creux, avoit ſoixante & ſeize piés de haut, & „quinze palmes de diamétre.

„Les Anglois donnent de hauteur à leurs mâts trois fois les quatre cinquiê- „mes parties de la largeur du vaiſſeau. Par éxemple; Vingt-cinq piés de „largeur du vaiſſeau, donnent vingt piés pour les quatre cinquiêmes par- „ties, & trois fois vingt piés font ſoixante piés pour la hauteur du grand „mât. Ils donnent au mât d'avant les quatre cinquiêmes parties de la hau- „teur du grand mât, & font le beaupré égal au mât d'avant. Ils donnent „au mât d'artimon la moitié de la hauteur du grand mât.

„Pour mâter un vaiſſeau on enlève les mâts avec des machines à mâter, „des gruës, des alléges, & quoi-qu'ils ſoient déja arborez on ne laiſſe pas „quelquefois de les changer de place, en coupant les étambraies; en ſe „ſervant de coins pour les repouſſer; & en les tirant par le moien des „étais & des galaubans.

VOICI ce qu'un autre Auteur Flamand établit au ſujet des Mâts.

„Comme on a beaucoup de peine à trouver des mâts tout d'une piéce, ou „d'un

„d'un brin, pour les grands vaiſſeaux, on eſt ſouvent obligé de les fai-
„re de trois, quatre, ou cinq piéces, qui ſont aſſemblées à queuë d'aron-
„de, & à queuës perduës, ce qui demande beaucoup d'induſtrie, de
„travail, & de coût. Les tons des plus grands mâts ſont ordinairement
„de chêne.

„La meſure des mâts en Hollande s'exprime d'ordinaire par piés en longueur,
„& par palmes en diamétre, ou épaiſſeur.

„Les grands vaiſſeaux ne peuvent pas porter des mâts dont la hauteur
„réponde à leur grandeur, par raport aux petits bâtimens; c'eſt à dire
„que la hauteur du mât d'un grand navire n'augmente pas à proportion
„de ſa grandeur, eu égard à la hauteur du mât & à la grandeur d'un pe-
„tit bâtiment. Mais ce qui ne peut ſe pratiquer dans les mâts, non-ſeule-
„ment parce-qu'on ne pourroit manœuvrer des voiles ſi hautes, mais enco-
„re à-cauſe de divers autres inconvéniens, on le pratique dans les vergues,
„qu'on tient plus longues; ſi-bien que les grands vaiſſeaux ont à propor-
„tion moins de mâture & plus d'envergure que les petits; & les petits ont
„moins d'envergure & plus de mâture.

„Il y a diverſité de ſentimens entre les Maîtres ſur la mâture, comme
„ſur beaucoup d'autres points; outre que la deſtination des vaiſſeaux, la
„qualité du bois & le gabarit du bâtiment, donnent auſſi lieu à cette
„diverſité. Il y a beaucoup de Maîtres qui donnent un, deux, ou trois piés de
„mâture moins aux vaiſſeaux qui ſont deſtinez pour naviguer dans les païs
„chauds, où les vents le ſont auſſi, qu'à ceux qui doivent aller vers les
„Poles. Mais ces conſidérations particuliéres n'empêchent pas que les Rè-
„gles générales n'aïent lieu, fauf à la prudence de ceux qui ſe mêlent du
„métier, d'en faire une aplication particuliére aux faits particuliers.

„L'épaiſſeur du grand Mât & du Mât d'avant ſous le ton, ne doit être
„que d'une cinquiéme partie moindre que celle qu'il a dans l'étambraie,
„& cette diminution ne doit commencer qu'à deux fois la longueur du
„ton, à meſurer un peu au-deſſous des hunes, parce-que ces mâts ont
„beaucoup à ſoufrir par le haut, a-cauſe des mâts de hune dont le bout les
„preſſe: auſſi eſt-ce ſouvent par-là qu'ils rompent. Il eſt vrai que la plu-
„part des Maîtres les diminüent du quart, mais c'eſt trop ſans doute, &
„ſi l'on prenoit bien ſoin de s'informer de tous les accidens qui arivent en
„mer, l'expérience feroit connoître que c'eſt trop.

„L'épaiſſeur du grand Mât de hune & du Mât de hune d'avant doit être
„moindre d'un tiers ſous le ton que dans les chouquets; & la diminu-
„tion du mât d'artimon doit être de même, parce-qu'il n'a qu'un perro-
„quet à porter.

„Tous les Perroquets doivent avoir d'épaiſſeur ſous le ton, les cinq hui-
„tiémes parties de ce qu'ils en ont dans les chouquets.

„Tous les Mâts de hune & les Perroquets, doivent être quarrés par le bas,
„dans toute la longueur où ils ont une double épaiſſeur, afin d'y pouvoir
„mieux placer les trous du clan & de la clef, & qu'ils s'entretiennent mieux
„avec les barres de hune.

„La hauteur du ton des trois Mâts doit être d'une dixiéme partie de leur
„hauteur entiére; & la hauteur du ton des mâts de hune & des Perro-
„quets doit être d'une douziéme partie de leur hauteur entiére. On peut

„bien quelquefois leur en donner un peu plus ; mais on ne doit jamais „leur en donner moins.

„C'eſt le plus ou le moins de largeur du vaiſſeau qui contribuë à lui faire „donner plus ou moins de mâture & de voilure, & à lui faire prendre plus „ou moins de vent.

„Quand la largeur d'un vaiſſeau ne paſſe pas vingt-cinq piés, ſon grand „mât ſur lequel tous les autres doivent être réglez, doit avoir de hauteur „trois fois la largeur du bâtiment. Que ſi le navire a plus de vingt-cinq „piés de large, on ajoûte un pié de hauteur au mât par chaque pié de lar- „geur que le vaiſſeau peut avoir au-deſſus des vingt-cinq piés.

„On doit donner autant de pouces d'épaiſſeur au grand Mât qu'il y a de „piés dans les trois quarts de la largeur du vaiſſeau. Il eſt même bon de „lui en donner un peu davantage, puis-que l'expérience fait ſouvent con- „noître qu'il en eſt beſoin.

„Le Mât d'avant doit être d'une dixiême partie plus court & plus mince „que le grand mât. On peut y ajoûter ou diminuer un peu, à proportion „de ce que ſon écarlingue eſt poſée plus haut, ou plus bas.

„Le Mât d'artimon, ſupoſé que ſon écarlingue ſoit poſée ſur le bas pont, „ainſi qu'il ſe pratique ordinairement, doit avoir de hauteur les trois quarts „de celle du grand mât. Cependant il faut auſſi avoir égard au gabarit de „l'arriére du vaiſſeau, car ſelon qu'il y a beaucoup ou peu d'acaſtillage, on „tient auſſi le mât d'artimon plus ou moins haut d'un, deux, ou trois „piés. Les plus agréables figures du haut de ces trois mâts, c'eſt quand les „hunes ſont à même hauteur, ou que celle du milieu s'élève & que les au- „tres ſont à même hauteur. Que ſi le pié du mât d'artimon deſcend ſur „la carlingue, il faut augmenter la longueur du mât, & lui ajoûter la hau- „teur du creux. Mais d'un autre côté ſi le pié eſt placé ſur le haut pont, „ainſi qu'il arive quelquefois, il le faut tenir plus court à proportion.

„Le Mât de beaupré doit avoir de longueur les trois huitiêmes parties de la „longueur du vaiſſeau. Son épaiſſeur doit être entre celle du grand mât „& du mât d'avant, c'eſt-à-dire, priſe au bord de l'étrave en-dedans, & il „eſt bon qu'il conſerve cette épaiſſeur juſqu'à un tiers de ſa longueur depuis „l'étrave en-dedans, & tout-de-même depuis l'étrave en-dehors, parce- „qu'il eſt néceſſaire qu'il ait beaucoup de force. Mais à un tiers au-delà „de l'étrave, on le tient d'une huitiême partie moins épais qu'il n'eſt à „l'étrave; & aux deux tiers au-delà de l'étrave il ne doit avoir que la moitié „de l'épaiſſeur qu'il a ſur l'étrave. Il faut remarquer qu'ordinairement la „partie du beaupré qui ſort & s'élance au-delà de l'étrave, ſe conſidére, à-cau- „ſe de cette proportion, comme diviſée en trois, & que le tiers qui eſt vers „le bout s'apelle en Flamand, *De Nok van de boegſpriet*, de-même que les „bouts des vergues, *De Nokken van de reën.*

„Quand les Mâts de deſſous ſont courts, on tient les mâts de hune plus „longs, & quand ils ſont longs on tient les mâts de hune plus courts.

„Le grand mât de hune doit avoir autant de longueur que le vaiſſeau a de „largeur, avec les deux tiers encore de cette même largeur. Par éxem- „ple; Si le vaiſſeau a trente-ſix piés de large, le grand mât de hune doit „avoir ſoixante piés de long. Son épaiſſeur par le bas doit être égale à „celle du ton du mât ſur lequel il eſt, ou un peu moindre. Le mât de

hune

„hune d'avant doit avoir de longueur les neuf dixiêmes parties de la lon-
„gueur du grand mât de hune; de-même que le mât de miſéne qui le ſou-
„tient, à l'égard du grand mât. Son épaiſſeur ſe doit proportioner com-
„me celle du grand mât de hune.
„Le grand Perroquet doit avoir de longueur les trois quarts de la largeur
„du vaiſſeau, & ſon épaiſſeur dans le chouquet doit être d'une huitiéme
„partie moindre que l'épaiſſeur du ton du mât de hune ſur lequel il eſt
„enté. Le Perroquet d'avant doit être d'une ſixiême partie plus court
„que le grand perroquet, & ſon épaiſſeur ſe doit proportioner de même.
„Le Perroquet d'artimon doit être d'une dixiême partie plus long & plus
„épais que le grand perroquet. Le Perroquet de beaupré doit avoir les
„cinq ſixiêmes parties de la longueur du perroquet d'avant, mais ſon épaiſ-
„ſeur dans le chouquet doit être égale à l'épaiſſeur du grand perroquet.
„L'Auteur reconnoît que ſouvent on le tient plus épais, mais il décla-
„re que cette pratique eſt contre ſon ſentiment, auſſi-bien que contre le
„ſentiment de plus de la moitié des Maîtres.
„Le Bâton du Pavillon du grand mât, ou de l'Amiral, en Flamand *Stok*,
„*Steng*, *Vlagge-ſtok*, *Teken-ſtok*, *Vlagge-ſtandaart*, doit être d'une ſeptiême
„partie plus long que le grand perroquet ſur lequel il eſt arboré, mais il
„doit être d'une ſixiême partie moins épais.
„Le Bâton du Pavillon du mât de miſéne, ou du Vice-amiral, doit être
„auſſi d'une ſeptiême partie plus long que le perroquet de miſéne, & ſon
„épaiſſeur doit être proportionée comme celle ci-deſſus.
„Le Bâton du Pavillon de l'artimon, ou du Contre-amiral, doit être d'une
„ſixiême partie plus court, & d'une moitié plus mince que le perroquet
„ſur lequel il eſt arboré.
„Le Pavillon de beaupré ne s'arbore guéres qu'aux jours de réjoüiſſance,
„ou de parade, ou pour faire reconnoître le vaiſſeau par d'autres vaiſ-
„ſeaux. Son Bâton, qu'un Auteur Flamand apelle, *Spriet*, doit avoir
„les trois quarts de la longueur & la moitié de l'épaiſſeur du perroquet
„de beaupré.
„Le Pavillon, ou Enſeigne de poupe, eſt commun à toutes ſortes de
„vaiſſeaux, & chacun a la liberté de le mettre. Son Bâton, ou ſa Gau-
„le, doit être de la longueur & de l'épaiſſeur qui eſt ci-deſſus marquée pour
„le bâton du pavillon du grand mât. Il ſemble qu'il ſeroit raiſonable que
„ce pavillon & ſon bâton fuſſent plus grands que ceux du grand mât, par-
„ce-qu'ils ſont plus bas, & qu'ils peuvent tenir plus ferme; mais ils ſe trou-
„ventaſſez grands, & paroiſſent même beaucoup plus grands que les autres,
„qui étant guindez ſi haut en paroiſſent beaucoup plus petits.
„Les Bâtons des Pavillons, qui s'arborent ſur des mâts de hune, doivent
„être plus longs que ne ſeroient les perroquets; mais ceux qui ſe mettent
„ſur les perroquets, en comprenant le perroquet d'artimon, doivent être
„plus courts que les perroquets.
„Les Bâtons des Girouëttes, apellez en Flamand, *Stoelen*, auxquels les
„girouëttes ſont atachées, doivent avoir un quart de la longueur du mât
„de hune, ou du perroquet ſur lequel ils ſont arborez; & ils doivent avoir
„aſſez d'épaiſſeur pour remplir la place du bâton de pavillon. Les Anglois
„les tiennent unis depuis le deſſus du chouquet juſques au haut; mais les

„Hollandois y font un petit ton par le haut, lequel nom de petit Ton, „qui eſt en Hollandois comme en François, on prétend venir d'une Ton„ne, ou d'un Tonneau, qu'on mettoit autrefois au haut des mâts pour „tenir le gabier, ou la ſentinelle.

MAT Forcé. *Een gekrenkt, of gekraakt maſt, die een kraak of een brenk heeft.*

C'eſt un mât qui a ſoufert un éfort, & qui eſt en danger de ſe rompre dans l'endroit où il eſt incommodé.

MAT Gemellé, jumellé, reclampé, renforcé. *Een gewangt maſt.*

C'eſt un mât qui n'aïant pas aſſez de groſſeur, ou qui aïant quelque éfort, eſt fortifié par des jumelles, ou piéces de bois, qui empêchent qu'il n'éclate & ne rompe; & pour le mieux renforcer on lie les jumelles tout-autour avec des cordes, de diſtance en diſtance, ce qu'on apelle Lieure.

MAT de rechange. *Een looſe maſt, Een maſt in voorraadt, of tot waar-noodt.*

Ce ſont des mâts de hune qu'on porte dans un voiage, afin de pouvoir ſupléer dans le beſoin à ceux qui pourroient manquer.

MAT de cinquante ou de ſoixante palmes. *Een maſt van vijftig of ſeſtig palm in 't rondt.*

C'eſt-à-dire, un mât qui a cinquante ou ſoixante palmes de circonférence.

ALLER à Mâts & à cordes, Mettre à Mâts & à cordes, Se mettre à ſec. *Drijven ſonder zeil; Onder zee leggen, geleit, of gelegt zijn.*

On dit, Aller à Mâts & à cordes, quand l'impétuoſite du vent a contraint d'abaiſſer toutes les voiles & les vergues. Le vent devint ſi violent que nous fûmes obligez d'aller vent arriére à mâts & à cordes, les mâts de hune bas, & les vergues ſur le vibord.

MATS ſont venus à bas. *De maſten die ſijn afgebrooken, of afgeſchooten.*

On dit que les mâts ſont venus à bas quand ils ſe ſont rompus, ou que le canon les a coupez.

MATS de hune hauts. *De ſtengen op.*

Avoir les mâts de hune hauts, c'eſt les avoir élevez où il faut qu'ils ſoient pour faire route.

MATS de hune qui s'emmanchent par derriére. *Stengen die agter de maſten ſchieten.*

Ce ſont des mâts de hune qu'on amène, ou deſcend, au contraire des autres; car pour l'ordinaire ces ſortes de mâts, s'amènent par-en-avant des mâts ſur leſquels ils ſont poſez.

MAT de chaloupe, Mât de canot. *Een Boot-maſt, Een Sloep-maſt.*

C'eſt un mât qui ſert à la chaloupe, ou au canot.

MAT de pluſieurs piéces. *Een maſt van veel in malkandere ingevoegde ſtukken, dat van veel ſtukken by malkander geſet wordt, Kluft-werk, Schaak-werk.*

C'eſt un mât qui eſt fait de pluſieurs autres mâts joints enſemble.

MAT d'une piéce, ou Mât d'un brin. *Een maſt van een enkel hout, die van een ſtuk is.*

C'eſt un mât fait d'un ſeul arbre. Les beauprés & les mâts de hune ſont d'une ſeule piéce. On y fait préférablement ſervir les mâts du Nord.

MâTE. Vaiſſeau Mâté en caravelle. *Een ſchip met vier maſten ſonder ſtengen.*

On dit qu'un navire eſt mâté en caravelle, pour dire qu'il n'a point de mât de hune, mais ſeulement quatre mâts.

VAISSEAU Mâté en chandelier. *Een ſchip met een regt over endt ſtaande maſt, met een maſt die regt op ſtaat, niet voor over.*

Un navire eſt mâté en chandelier quand il a ſes mâts fort droits, ou à plomb.

MATE' en frégate. *Een ſchip met maſten voor over-hellende.*

On dit qu'un vaiſſeau eſt mâté en frégate, quand il a ſes mâts arquez en avant.

MATE' en galére. *Een ſchip met twee maſten, ſonder ſtengen.*

C'eſt lors-qu'un vaiſſeau n'a que deux mâts, ſans avoir de mât de hune.

MATE' en heu. *Een maſt met een emmer-zeil-ree.*

On dit qu'un vaiſſeau eſt mâté en heu, quand dans ſon milieu il n'a qu'un mât qui lui ſert auſſi de mât de hune, avec une vergue qui ne s'apparcille que d'un bord.

MATE' en fourche, ou à corne. *Een maſt met een gaffel.*

Un bâtiment eſt mâté en fourche quand il porte une corne à demie hauteur de ſon mât, laquelle corne eſt poſée en ſaillie ſur l'arriére, & ſur laquelle il y a une voile appareillée, de-ſorte-que la corne eſt proprement une vergue. Cette ſorte de mâture eſt propre aux yachts, aux caiches, ou quaiches, aux boïers bâtimens de charge des Païs-bas, & à d'autres ſemblables.

MATE' en ſemaque. *Een maſt met een ſpriet, of dwars-ſpriet.*

C'eſt un mât au pié duquel il y a un boute-hors, ou baleſton, qui prend la voile de travers par ſon milieu. Voiez, Vergue en baleſton.

MâTER, Maſter un vaiſſeau. *De maſten inſetten, Een ſchip bemaſten.*

C'eſt-à-dire, Planter les mâts dans un vaiſſeau, garnir un vaiſſeau de tous ſes mâts. Voiez, Machine à mâter.

NAVIRE qui eſt Mâté. *Een bemaſt ſchip.*

C'eſt qu'il a ſes mâts poſez en leur place.

MATER, Maſter. *Over endt ſetten.*

Ce terme, en ſa ſignification générale, ſignifie non-ſeulement planter les mâts dans un vaiſſeau, mais il ſignifie encore mettre quelque choſe ſur le bout, comme un muid, une barique, qu'on met debout ſur ſes fonds.

MATEREAU, Maſtereau, Mâterel. *Stomp.*

C'eſt un petit mât, & un bout de mât. Il y en a qui apellent quelquefois Mâtereau le mât de hune d'avant, mais cela ne ſe peut dire que de ceux des petits vaiſſeaux. Les Normans diſent Mâterel.

MATEREAUX à croc. *Handt-ſpaaken.*

MâTEUR Maſteur. *Een Maſt-zeter, Een Maſt-maaker.* Maître Mâteur; *Opper-maſt-maaker.*

C'eſt un ouvrier qui fait les Mâts des vaiſſeaux, & qui ſait toutes les proportions qu'ils doivent avoir. Voiez, Maître Mâteur.

MâTURE, Maſture. *Maſt-werk, Maſt-hout, Rondt-hout.*

C'eſt en général tous les mâts d'un vaiſſeau. On dit, Ce vaiſſeau a un belle mâture.

MâTURE d'une ſeule piéce, ou de pluſieurs piéces. Voiez, Mât.

VAISSEAU qui a beaucoup de Mâture, *Een hoog-getuigdt ſchip.*

C'eſt-à-dire que ſes mâts ont beaucoup de longueur.

„Il faut prendre garde à ne donner pas trop de mâture à un vaiſſeau, parce-„que les mâts ſe rompent, & que le vent les emporte à la mer, ou qu'ils „font tourner le vaiſſeau.

VAISSEAU qui a peu de Mâture. *Een laag-getuigdt ſchip.*

„Il ne faut pas non-plus lui donner trop peu de mâture, parce-qu'il per-„droit trop de vent & qu'il ne filleroit pas ſi-bien.

LA MÂTURE, ou Maſture. *Maſt-maakers-werf, Maſt-maakerij.*
C'eſt le lieu où l'on fait les mâts.

MATAFIONS. *Lijnen, Steek-lijnen.*
Ce ſont de petites cordes qui ſont comme des éguillettes : on s'en ſert pour atacher les moindres piéces.

MATELOT. *Matroos, Geſel, Boots-geſel, Maat.*
C'eſt un homme de mer qui eſt emploié pour faire le ſervice d'un vaiſſeau. Ce qui regarde les fonctions, les engagemens & les loiers des Matelots ſe trouve dans l'Ordonnance de 1681. livre 2. tit. 7. & liv. 3. tit 4.
„Chaque matelot eſt obligé d'aller à ſon tour, à l'ordre du Capitaine, „faire la ſentinelle ſur la hune, pendant le jour, & on fait quelque gra- „tification à celui qui découvre quelqu'une des choſes qu'on déſire ; par „éxemple, les terres, ou d'autres vaiſſeaux.

MATELOTS-GARDIENS. *Wagters Matrooſen.*
Il y en a huit entretenus ſur les vaiſſeaux du premier rang, ſix ſur ceux du ſecond rang, quatre ſur ceux du quatriême & cinquiême rang &c. deſquels Gardiens il y en a toujours le quart qui ſont Calfats, ou Charpentiers. Les Matelots-gardiens etant dans le port couchent à bord, & ſont diviſez pendant le jour, pour le ſervice du port, en trois brigades égales en nombre & forces. Les Oficiers Mariniers & Gardiens de chaque vaiſſeau ſont diviſez par les deux quarts de la nuit.

MATELOT. Il eſt bon Matelot. *Hy verſtaat hem het matroos-werk, Hy is ervaaren in 't ſcheeps-werk.*
Cela ſe dit d'un Oficier, ou d'un autre, qui entend bien le métier de la mer, c'eſt-à-dire qu'il eſt bon manœuvrier. Mr. de Gabaret étoit un bon Matelot, c'eſt-à-dire qu'il étoit très-intelligent dans les choſes de la marine.

MATELOT. Vaiſſeau Matelot, Vaiſſeau Second. *Byſtander, Macker, Noodt-hulp.*
Il y a deux ſortes de vaiſſeaux Matelots, car en de certaines armées navales on aſſocie deux-à-deux les vaiſſeaux de guerre, pour ſe prêter du ſecours mutuellement en cas de beſoin, & ces vaiſſeaux ſont Matelots l'un de l'autre. L'autre ſorte de matelots eſt dans toutes les armées navales, mais elle a ſeulement lieu pour les Oficiers Généraux qui portent pavillon. Ainſi, l'Amiral, le Vice-amiral, & enfin chaque Commandant d'une diviſion, ont deux vaiſſeaux matelots pour les ſecourir, l'un à leur avant, apellé Matelot de l'avant, & l'autre à leur arriére, appellé Matelot de l'arriére, ou Second de l'arriére. Quelquefois, quand l'Amiral tient la mer, il n'y a que lui qui par prérogative ait deux vaiſſeaux ſeconds, & les autres pavillons n'en ont que chacun un.
„Dans les armées navales on range deux ou trois navires de guerre auprès „de chaque pavillon, d'où ils ne s'éloignent jamais : ils doivent leur don- „ner toute ſorte de ſecours, & recevoir & éxécuter les ordres. Ils ſe tien- „nent le plus ſouvent au lof & un peu de l'avant, & quelquefois ſous le „vent par le travers des hanches du vaiſſeau pavillon, l'un devant l'autre.

NAVIRE, ou Vaiſſeau Matelot. *Een ſchip bequaam om onder admiraalſchap te zeilen.*
C'eſt un navire qui étant paſſablement bon de voiles, peut aller de compagnie avec une flote, ſans lui cauſer de retardement en ſa route.

MATELOTAGE. *Matroos-geldt.*

C'eſt le ſalaire des Matelots.

MâTER, Mâteur, Mâture. Voiez ci-deſſus, après Mât.

MAUGE'RE, ou Mauge qui eſt moins en uſage. *Mammiering.*

Ce ſont des bources de cuir, ou de groſſe toile goldroneé, longues d'environ un pié, & qui reſſemblent à des manches ouvertes par les deux bouts, pour mettre à chaque dalot, ou delot, & ſervir à l'écoulement des eaux qui ſont ſur les tillacs, ſans que l'eau de la mer puiſſe entrer dans le vaiſſeau, parce-que les vagues aplatiſſent la maugére contre le bordage.

MAY, Mai. *Een traalie-werk om touwen uit te lekken.*

C'eſt un grand eſpace de bois grillé par le fond, où l'on met égouter le cordage, lors-qu'il eſt nouvellement ſorti du goldron.

M E.

ME'CHE. *Londt.*

C'eſt un bout de corde allumé, qui ſert pour mettre le feu au canon, aux artifices, & aux mouſquets. On s'en ſert auſſi pour mettre le feu aux brulots. La méche ſe fait de vieux cordages battus, que l'on fait boüillir avec du ſoufre & du ſalpêtre, & qu'on remet en corde groſſiére après l'avoir fait ſécher.

„On compte cinquante livres de mêche par mois pour l'entretien des mé-
„ches & bâtons à méche dans un vaiſſeau, & on compte que chaque livre
„de méche doit brûler trois fois vingt-quatre heures.

ME'CHE ardente, ou allumée. *De roode haan, Een brandende londt.*

COMPASSER la méche. *De londt paſſen.*

PAQUET de méche. *Een kippe londt.*

ME'CHE. *Tintel, Vonk-doek.*

C'eſt de méchant linge brûlé, propre à prendre feu lors-que l'on bat le fuſil.

ME'CHE de villebrequin. *'t Yſer van een ſpijker-boor.*

C'eſt le fer qui ſert à percer, c'eſt-à-dire, la partie du villebrequin qui eſt atachée au fût.

ME'CHE de tariére. *'t Yſer van een avegaar.*

ME'CHE d'une corde. *'t Hart van een touw.*

C'eſt le touron de fil de carret qu'on mêle au milieu des autres tourons pour rendre la corde ronde. On dit auſſi Ame, Voiez, Ame.

ME'CHE de mât. *De lengte van een maſt, van de voet tot onder de ommers.*

Cela ſe dit du tronc de chaque piéce de bois, depuis ſon pié juſqu'à ſa hune.

ME'CHE de mât. *De tong van de maſt.*

C'eſt auſſi la principale piéce & celle qui eſt au milieu d'un mât, lors-qu'il eſt compoſé de pluſieurs piéces. Celles qui y ſont ajointes s'apellent *Swalpen, Zwalpen,* ou *Wangen.*

ME'CHE du gouvernail. *Schaft van 't roer, De poſt van 't roer.*

C'eſt la premiére piéce de bois qui en fait le corps.

ME'LIE, ou Mélis. Voiez, Toile.

MEMBRES d'un vaiſſeau. *Inhouten, Ribben, Scheeps-leeden.*

Le Membre eſt dans un vaiſſeau toute groſſe piéce de bois qui eſt néceſſaire pour le conſtruire, comme varangues, allonges, genoux &c.

MEPLAT. Voiez, Bois.

MER. *Zee.*

C'eſt l'amas des eaux qui compoſent un globe conjointement avec la terre, & qui la couvrent en pluſieurs endroits. La plupart de ſes parties ont un flux réglé, & les autres n'ont de mouvement que ce qui leur en eſt donné par les vents. Il y a des embouchures de riviéres ſi vaſtes qu'on leur donne quelquefois le nom de Mer : ainſi l'embouchure de la Garonne eſt appellée Mer de Gironde. La Mer a divers noms ſelon les divers païs, ou climats, où elle s'étend, & les diverſes maniéres dont elle s'étend. La grande Mer s'apelle la Mer Océane, dans laquelle eſt le flux & reflux. Depuis l'Equateur, du côté de deçà, on la nomme la Mer du Nord, ou Atlantique. Au-delà des terres de l'Amérique on l'apelle la Mer du Sud, ou la Mer Pacifique. Sous le Pole on l'apelle la Mer Glaciale, ou la Mer Blanche, à-cauſe de ſes glaces : vers la Suéde & le Danemarc, c'eſt-à-dire, au-delà du détroit nommé le Sond, la Mer Baltique; en venant du Sond vers le Pas de Calais, la Mer d'Allemagne; ſur les côtes de Bretagne & d'Angleterre, la Mer Britannique.

La Mer Méditerranée eſt celle qui entre dans les terres, & qui diviſe l'Europe, l'Afrique & l'Aſie. On l'apelloit autrefois la Mer des Grecs, ou la Grande Mer. On l'apelle Liguſtique & de Toſcane vers l'Italie; Adriatique dans le golfe de Veniſe; Ionique & Aegée vers la Gréce; Mer de Marmora, ou Mer Blanche, parce-qu'on tient qu'elle eſt fort ſeure, entre l'Heleſpont & le Boſphore; & au-delà c'eſt la Mer Noire, parce-que la navigation y eſt très-dangereuſe, ou Mer Majour, que les Anciens ont apellée Pont-euxin. Il y a encore d'autres mers particuliéres, comme le Lac Aſphaltite; la Mer Caſpie, Caſpienne, ou de Bahu, ou de Sala; la Mer Rouge, Arabique, ou Vermeille, ou de la Mecque; & pluſieurs autres plus petites étenduës d'eaux, à qui l'on a auſſi donné ce nom, & dont on ne peut pas faire ici mention.

MER Océane, Mer de Ponant. *De groote woeſte zee, Den Oceaan.*

MER Méditerranée, Mer de Levant. *De Middellandtſche zee.*

PLEINE Mer, Haute Mer, *Vlakke zee, Vlakte, Ruime zee.*

EN pleine MER. *In de ruime zee.*

PAR Mer. *Ter zee.*

METTRE à la Mer, Faire voiles. *Zee kieſen. In zee loopen, t' Zee leggen, Uitloopen, In zee ſteeken.*

C'eſt partir & faire ſa route. Ce vaiſſeau doit mettre à la mer en deux jours.

REMETTRE à la Mer. *Weer in zee ſteeken.*

METTRE un vaiſſeau à la Mer, ou, Le mettre à l'eau. *Een ſchip laaten afloopen.*

C'eſt-à-dire, ôter un vaiſſeau de deſſus le chantier & le mettre à flot. Voiez, Lancer.

METTRE une flote en Mer. *Een ſcheeps-vloot in zee brengen, in zee laaten gaan, op het waater brengen.*

METTRE une flote à la Mer. *De vloot uitbrengen.*

C'eſt partir du port.

METTRE une chaloupe à la Mer. *De ſloep uitbrengen, in zee ſetten, over boord krijgen, over boord ſchuiven.*

C'eſt

C'eſt ôter la chaloupe de deſſus le tillac & la mettre dans l'eau. Nous mîmes notre chaloupe en mer parce-que pendant le combat elle nous embarraſſoit trop ſur le tillac.

TENIR la mer. *Zee houden, In zee blijven.*

C'eſt courir en haute mer loin des ports & des rades. Quoi-que notre vaiſſeau fût fort incommodé du combat nous tinſmes pourtant la mer.

TIRER à la Mer, Porter le cap à la Mer. *t'Zeewaarts in ſteeken.*

C'eſt ſe mettre au large de la terre. Après avoir bien atendu quelques matelots qui étoient reſtez à terre, nous tirâmes à la mer.

LA MER eſt courte. *De zee loopt kort, of krap, De zee-golven zijn klein en kort.*

C'eſt-à-dire que les vagues de la mer ſe ſuivent de près les unes des autres.

LA MER eſt longue. *De zee loopt lang, Daar zijn lange golven.*

C'eſt-à-dire que les vagues de la mer ſe ſuivent de loin & lentement.

LA MER briſe. *De zee ſchiet aan, of brandt.*

C'eſt lors-qu'elle boüillonne en frapant contre quelques roches, ou contre la terre.

LA MER mugit. *De zee raaſt, baart, bruiſt.*

C'eſt lors-qu'elle eſt agitée, & qu'elle fait un grand bruit.

LA MER blanchit, ou moutonne. Voiez, Moutonner.

MER étale. *Daar gaat geen zee meer, De zee is ſtil.*

C'eſt lors-qu'elle ne fait aucun mouvement ni pour monter, ni pour deſcendre.

LA MER raporte. *De ſpring-vloedt die begint weer.*

C'eſt-à-dire que la grande marée recommence.

LA MER va chercher le vent. *De zee komt tegen de windt aan.*

C'eſt-à-dire que le vent ſoufle du côté où va la lame.

MER qui va contre le vent. *Een zee die in de windt loopt tegen malkander.*

Cela arive lors-que le vent change ſubitement après une tempête.

LA MER ſe creuſe. *De zee gaat hol en bol.*

C'eſt-à-dire que les vagues deviennent plus groſſes & s'élèvent davantage, que la mer s'enfle & s'irrite.

DEUX MERS ſe battent. *De zeën die loopen tegen malkander aan, Twee golven die tegen aan komen.*

C'eſt-à-dire que deux vagues de la mer, pouſſées par deux vents opoſez, ſe rencontrent.

LA MER a perdu. *Het ty heeft verloopen.*

C'eſt-à-dire qu'elle a baiſſé.

IL Y A de la Mer. *'t Is hol waater, De windt maakt verbolgen ty.*

C'eſt-à-dire que la mer eſt agitée.

IL N'Y A plus de Mer. *De windt is op en neer, De zee is ſlegt, Het wordt ſtil.*

C'eſt-à-dire que la mer eſt calme, ou qu'après qu'elle a été agitée elle s'adoucit, ou ſe calme, à-cauſe que le vent a ceſſé. Il n'y avoit plus de mer, ce qui fut favorable pour nos galéres.

LA MER nous mangeoit. Voiez, Manger.

LA MER eſt lime, calme & unie. *De zee is ſtil, Het is vlak waater, ſlegt waater, effen zee.*

C'eſt-à-dire que la mer eſt unie; mais le terme de lime eſt des plus bas.

MER Pacifique. *Een ſtil zee.*

C'eſt une mer qui ſoufre peu d'agitation, telle qu'eſt la mer du Sud

dans l'Amérique, qui eſt apellée proprement Pacifique. La Mer du Sud eſt pacifique au large, & impétueuſe le long de la côte. Celle du Nord eſt groſſe au large & preſque toujours calme le long de la terre. Nous arivâmes en un endroit où la mer étoit plus pacifique, tranquille, & paiſible.

GROSSE MER. *Bol waater, Grof zee, Hol waater, Hooge zee, Verbolgen waater.*
C'eſt l'agitation extraordinaire de la mer par les lames.

LA MER eſt groſſe & fort agitée *De zee ſtaat hoog, en met ſwaare ſtortings, Het ſcholckt veel.*

LA FURIE de la Mer agitée. *De woeede der ontroerde zee.*

LA MER s'abaiſſe. *De zee-baaren vallen neder.*

TEMS de Mer. *Een ſtinkende ſtorm.*
C'eſt un orage violent.

COUPS DE MER, Mantures. *De ſlag van 't waater; Aanloop van de zee; Worpen van de zee; Zeën die overſlaan, overſpringen, overſpatten; Een ſtamp-zee, klop-zee, ſchock-waater.*
Ce ſont les mouvemens violens des houles, ou des vagues, que le vent pouſſe, & l'eau qu'elles jettent contre le vaiſſeau, ou dedans.

RECEVOIR un coup de Mer. *Een zee krijgen.*

LA MER monte. *Het waater vloeidt, waſt, loopt.*
C'eſt le commencement du flot.

LA MER deſcend, La Mer refoule. *Het gety verloopt, waalt, keert, afloopt, valt.* Voiez, Refouler.

A LA MER. Tomber à la Mer, Jetter à la Mer. *Over boord vallen, Over boord ſmijten.*

ETRE à la Mer. *Ter zee vaaren.*
C'eſt être ſur la mer.

ALLER en mer. *t' Zee gaan; Sig ter zee, of in zee begeeven.*

SE METTRE ſur Mer. *In zee raaken.*

LA MER roule. *De zee rolt.*
Cela ſe dit lors-que les vagues de la mer s'élèvent & ſe deploient ſur un rivage uni.

LA MER brûle. *De zee vuurt.*
Cela arive la nuit, de gros tems: il ſemble que la mer ſoit alors en feu.

MER ſans fond. *Een zee-ſtreek te diep om te ankeren, Een grondt-zee.*
C'eſt un parage qui eſt trop profond pour y pouvoir ancrer.

MERIDIEN, ou Premier Méridien. *Middag-lijn, Meridiaan, Middag-kring, Middag-rondt.*
C'eſt un grand cercle qu'on imagine être décrit ſur le globe terreſtre, pour établir & fixer un terme d'où l'on puiſſe commencer à compter la longitude terreſtre, & conclurre enſuite combien un lieu, ou un parage, eſt plus ou moins Oriental qu'un autre Mais pour des interêts d'Etat chaque nation a fait paſſer ce Méridien, ſelon ſon gré, par différens endroits de la terre, prétendant par-là aſſurer ſes découvertes & ſes conquêtes dans le Nouveau Monde, & en exclure les autres nations. Les François ont établi ce premier Méridien dans la partie la plus Occidentale d'une des iſles Canaries, apellée, iſle de Fer, ce qui eſt ſuivi par les Géographes de France. Mais dans les voiages de long cours, la plupart des Pilotes commencent à compter leur longitude par le partement, ſe propoſant en cela plus de

de commodité & de facilité pour le pointage des cartes marines, & plus de certitude dans leur eſtime. Les Hollandois le font paſſer par le Pic de Ténériffe, qui eſt la plus haute montagne du monde. Les Aſtronomes diviſent le Méridien en Senſible & en Rationel. Le Méridien ſenſible, ainſi apellé de ce qu'il tombe ſous les ſens, eſt un eſpace du ciel terminé par deux grands demi-cercles, tirez par les deux poles du monde & par les zéniths, de deux lieux de la terre qui ſont éloignez entre eux de cinquante-mille pas géométriques; & le Méridien rationel, auquel on donne ce nom parce-que c'eſt l'entendement ſeul qui le conçoit, eſt ce grand cercle que nous repréſentons comme paſſant par les deux poles du monde & par les deux poles de l'horiſon. Le Méridien détermine le point où les aſtres ſont plus élevez ſur notre horiſon, & cela s'apelle Hauteur Méridiéne. Les Portugais avoient placé le premier Méridien aux Aſçores, ſous prétexte qu'ils avoient obſervé que l'aiguille aimantée n'y faiſoit aucune déclinaiſon; mais cela n'eſt pas particulier à ces iſles.

LIGNE Méridiéne. *Middag-lijn.*

On apelle Ligne Méridiéne une ligne qu'on trace du pole du Nord à celui du Midi, qui déſigne ſur un plan le cercle Méridien. Elle eſt toujours perpendiculaire à l'horiſon, & ſert à dreſſer les cadrans horiſontaux, & à faire les obſervations des aſtres dans les cadrans verticaux.

MERLIN. *Marling, Meerling.*

C'eſt un petit cordages ou ligne à deux fils. On s'en ſert à faire des rabans. Il y en a auſſi de trois fils. Voiez, Luſin.

„On ſe ſert du merlin pour amarrer de petites poulies, & les bouts des gros „cordages, quand on met un vaiſſeau en funin.

MERLINER une voile. *Marlen.*

C'eſt coudre la voile à la ralingue par certains endroits avec du merlin.

MESTRE, ou Grand mât. *De groote maſt.*

Meſtre eſt un mot Levantin, pour dire le Grand mât. Ils diſent auſſi, Arbre de Meſtre.

MESURE. *Maat.*

C'eſt ce qui ſert de règle pour déterminer l'étenduë d'une quantité. La meſure nouvellement réglée de l'arpentage des eaux & forêts, eſt de douze lignes par pouce, douze pouces pour le pié, vingt-deux piés pour perche, & cent perches pour arpent. On apelle Meſures Itinéraires, des meſures de la terre qui ont des noms différens & des longueurs différentes, ſelon les païs, comme les milles en Italie, & les lieuës en France; & l'on ſe ſert des mêmes termes ſur mer.

MESURE à poudre. *Kruidt-maat.*

METAL. E'paiſſeur du métal d'un canon. *Spijs, Behoorlijke ſpijſe tot een ſtuk geſchuts.*

C'eſt la proportion & l'épaiſſeur qu'on donne à la matiére d'une piéce de canon, ſelon les divers endroits de ſon étenduë.

METTRE le linguet. *De ſpil met de pal vaſt maaken.*

C'eſt mettre la piéce de bois nommée Linguet, ou E'linguet, contre une des fuſées, ou taquets, du cabeſtan, pour l'empêcher de dévirer ou retourner en arriéré.

METTRE une ancre en place. *'t Anker opkippen, op de zy opſetten.*

C'eſt l'amarrer dans la place où elle doit être au côté de l'avant du vaiſſeau.

METTRE un navire à l'eau. *Een ſchip uithaalen, laaten afloopen, in 't waater brengen.*
C'eſt le mettre à la mer de deſſus les chantiers où il étoit. Voiez, Lancer.

METTRE dehors. Voiez, Dehors.

METTRE un navire en rade. *Een ſchip ter reede brengen.*

METTRE à la voile. *Onder zeil gaan, Weg zeilen.*
C'eſt partir d'un port. Voiez, Faire voiles.

SE METTRE de l'avant. Il tâcha de ſe Mettre de l'avant. *Hy maakte de voorſte te zijn.* Voiez, Avant.

NOUS l'avons Mis de l'arriére. *Wy zijn hem voor uitgeſchooten, voor uitgegaan.*
Voiez, Arriére.

METTRE cul en vent. Voiez, Cul en vent.

METTRE au plus près du vent. *In de windt wenden, Overſtaag wenden, By ſteeken.*

METTRE les voiles dedans, Mettre à ſec, ou Mettre à mâts & à cordes. *Alle de zeilen beſlaan, Sonder zeilen drijven.*
C'eſt trois termes ſignifient la même choſe, & qu'il faut ferler & plier les voiles, ſans en avoir aucune qui ſoit déploiée.

METTRE la grande voile à l'échelle. *'t Schooverzeil aan de val-reep beleggen.*
C'eſt amarrer le point de cette voile vis-à-vis de l'échelle par où l'on monte à bord, ou-bien au premier des grands haubans.

METTRE les baſſes voiles ſur les cargues. *De onder-zeilen opgijen.*
C'eſt ſe ſervir des cargues pour trouſſer les voiles par en-bas.

METTRE à terre. *Aan landt ſetten.*
C'eſt deſcendre du monde, ou autre choſe, du vaiſſeau à terre. Il ne purent mettre qu'une fois à terre ſur cette côte, toute la mer y étoit groſſe.

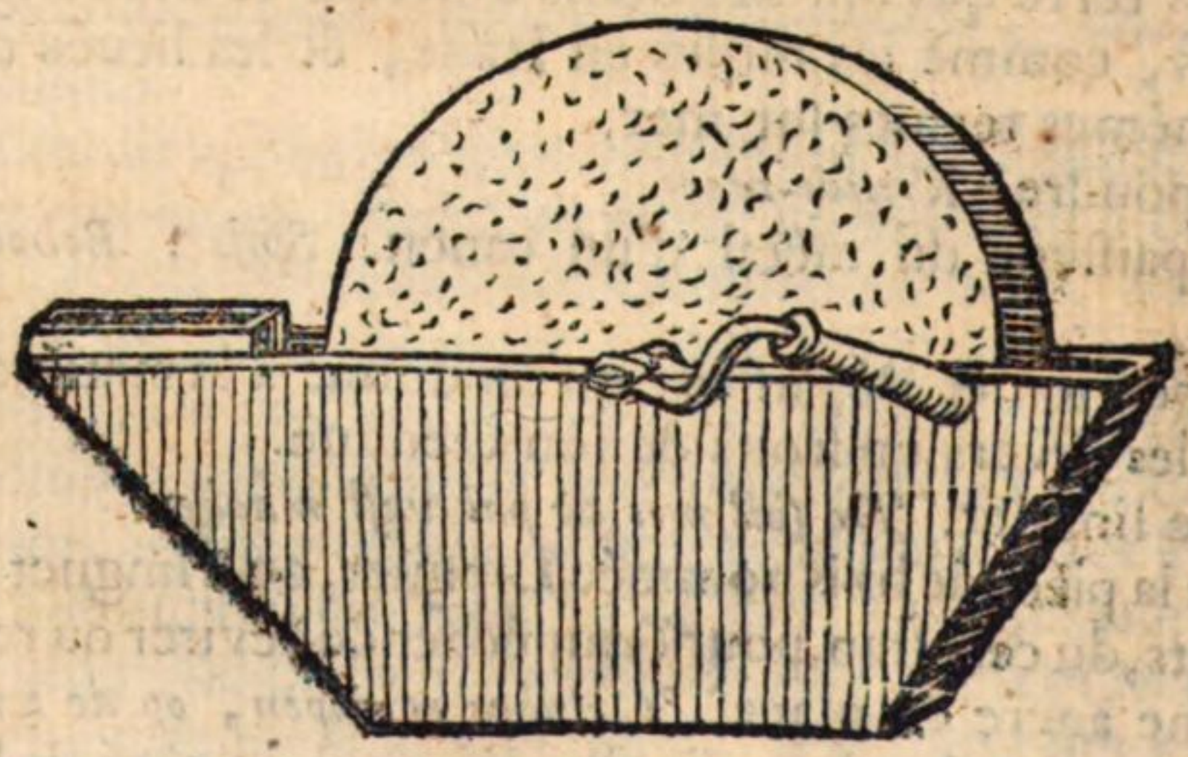
METTRE un matelot à terre. *Een matroos uitſetten, aan landt ſetten.*
C'eſt pour s'en défaire quand il ne fait pas ſon devoir.

METTRE un vaiſſeau à flot. *Een ſchip vlot houden en laaten blijven.*
C'eſt le faire floter ſur l'eau, afin qu'il puiſſe naviguer.

METTRE à bord. *Aan boord haalen, Te ſcheep haalen.*
C'eſt tirer ou porter dans le vaiſſeau.

METTRE le feu aux poudres & faire ſauter un vaiſſeau. *De roode haan inſteeken, en het ſchip in de lugt laaten vliegen, of ſpringen.*

MEULE à émoudre. *Een Slijp-ſteen.*
C'eſt une pierre dure qui ſert à aiguiſer les fers deſtinez à trancher & à couper.



MEURTRIE'RES, ou Jalouſies. *Schiet-gaaten, Muſquet-gaaten.*
Ce ſont des trous, ou petites ouvertures, par où l'on peut tirer.

MIDI. *Suid, 't Suiden.*
C'eſt le Sud, ou le Pole Auſtral & toutes les parties du monde qui ſont de ce côté-là. Voiez, Sud.

M I.

MI-MAT. Voiez, Huniers.

MINOT, Boute-dehors, Défenſe. *Een Hauk-boom om 't anker uit te houden.*
C'eſt une longue piéce de bois au bout de laquelle eſt un crampon de fer dont les matelots ſe ſervent quand on lève l'ancre, pour la tenir éloignée du bordage du vaiſſeau, afin d'empêcher qu'elle ne l'endommage quand on veut la guinder en haut. Il n'y a que les gros vaiſſeaux qui ont des minots. Les Hollandois ne s'en ſervent pas, ils tiennent leurs boſſoirs aſſez longs pour que l'ancre ne touche pas à l'avant du vaiſſeau quand on la lève.

MINUTE. *Een Minuut.*
C'eſt une meſure de tems qui vaut ſoixante ſecondes, & dans une heure il y a ſoixante minutes.

MINUTE. *Een ſeſtigſte deel van een graadt.*
En terme de géometrie & d'aſtronomie c'eſt la ſoixantiême partie d'un degré, lequel degré n'eſt qu'une des parties d'un cercle qui ſe diviſe en trois-cents-ſoixante degrès. Suivant cela on dit que l'élévation du pole à Paris eſt de quarante-huit degrès cinquante minutes, & à Amſterdam de cinquante-deux degrès quarante minutes.

MIRE, & Coins de Mire. *Mick en koinen, of keggen en wiggen.*
C'eſt le point où l'on viſe pour tirer une arme, & l'action de celui qui viſe. Les Canoniers ont des Coins de mire qu'ils mettent ſous la culaſſe d'un canon, pour le hauſſer ou baiſſer, vers le point où ils veulent tirer. Ces coins de mire ſont faits de bois, & longs environ d'un pié; leur largeur eſt de ſix à huit pouces, & leur épaiſſeur de deux à trois d'un côté, & d'un demi-pouce ou d'un pouce au-plus de l'autre: ils ont un manche du côté le plus épais.

METTRE une piéce en Mire. *Een ſtuk afpaſſen.*
C'eſt la pointer afin de donner où l'on a deſſein que le pié du canon porte.

PRENDRE ſa Mire, ou Chercher ſa Mire, Mirer. *Affien, Micken.*
C'eſt-à-dire, Regarder, en pointant un canon, en quel endroit on pourra donner.

MIRER. La terre ſe Mire. *'t Landt ſteekt boven de nevel, De nevel leit laag op het landt, Men ſiet 't landt boven de nevel.*
C'eſt-à-dire que les vapeurs font paroître les terres de telle maniére, qu'il ſemble qu'elles ſoient elevées ſur de bas nuäges.

MIROIR, Fronton, Dieu-conduit. *Vierkant wulf, Waapen-vlak.*
C'eſt une cartouche de menuïſerie placée au-deſſus de la voute à l'arriére. On charge le Miroir des armes du Prince, & on y met quelquefois la figure dont le vaiſſeau a tiré ſon nom. Voiez, Fronton & E'cuſſon. Mais Miroir eſt le plus en uſage.

MISE'NE, ou Voile de Miſéne. *De Fok.*

C'eſt la voile qui eſt dans l'article ſuivant. On écrit auſſi Miſaine. Voiez Voile.

MISE'NE. Mât de Miſéne. *De Fokke-maſt,*

On l'apelle auſſi Mât d'avant. Quelques-uns l'apellent Trinquet, Mât de bourcet, Mâterel & Mâtereau; mais il eſt mieux de dire, Mât de miſéne, ou mât d'avant. Ce mât eſt celui qui eſt mis debout ſur l'avant du vaiſſeau entre le beaupré & le grand mât. Quand on dit ſimplement la Miſéne on entend la voile de ce mât. Voiez, Mât.

MITAINES de matelots. *Wanten.*

MITRAILES. *Los ſcherp, Kardoes-ſcherp, Kardoes-ſchroot.*

Ce ſont de vieilles ferrailles, menuës, ou briſées, de toutes ſortes, dont on charge les canons, principalement ſur la mer.

CANON chargé à Mitrailles. *Een geſchut met ſchroot, of los ſcherp gelaaden.*

C'eſt un canon chargé de bales de mouſquet, de petits morceaux de fer, & de têtes de cloux.

M O.

MODE'LE, Modelle, *Model, Schets.*

C'eſt un patron artificiel qu'on fait de bois, ou d'autres matiéres, avec toutes ſes proportions, afin de conduire plus ſeurement un grand ouvrage. On fait des modèles pour la conſtruction des vaiſſeaux, qu'on apelle Gabarits, Serſes, ou Calibres. Voiez, Gabarit.

MOIS de gages. *Maandt-geldt, Wedding, Maanden-ſolds van de matrooſen.*

Ce ſont les gages des matelots.

MOISE. *Een Legger.*

C'eſt un terme de charpenterie, qui ſignifie un lien de bois qui afermit & lie les piéces qui ſont à plomb, ou inclinées dans un engin, un gruau, une gruë, une machine, ou un pont. Voiez, Gruau.

MOLE de port. *Een Steen-ſluis, Een Steen-muur in een zee-haaven, Mole, Moelie, Hooft.*

C'eſt une jettée de groſſes pierres dans la mer, en forme de digue, qu'on fait dans les ports contre l'impétuoſité des vagues, & pour empêcher que les vaiſſeaux ennemis n'y entrent: ou-bien; C'eſt une muraille circulaire, ou angulaire, faite dans la mer, qui enferme un port propre à mettre des vaiſſeaux.

MOLETTES. Voiez, Amolettes.

MOLER en poupe, ou Pouger. *Voor de windt om wenden, Voor de windt zeilen.*

C'eſt un terme des Levantins, pour dire, faire vent arriére, ou prendre le vent en poupe. Voiez, Vent.

MOLLIR. Le vent Mollit. Voiez, Vent.

MOLLIR une corde. *Bot geven, Vieren, Lengen.*

C'eſt-à-dire, lâcher une corde afin-qu'elle ne ſoit pas ſi roide.

MONDER, Mondé. Orge Mondé, Blé Mondé de pluſieurs ſortes, Gruau. *Grut, Gort.*

C'eſt du blé dont on ôte l'écorce, ſoit qu'il ſoit concaſſé, ou qu'il demeure en ſon entier.

POTAGES de blé Mondé. *Grutte.*

„Ce ſont les potages que les Hollandois donnent aux équipages de leurs „vaiſſeaux:

„vaiſſeaux, & dans la plupart des navires de guerre, on leur en ſert vingt & „une fois par ſemaine, c'eſt-à-dire, trois fois par jour, au matin, à midi, „& au ſoir: cela leur ſert comme d'avant-mets, & les rafraîchit.

„Plus les blés mondez & les légumes ſont bien renfermez & mieux ils ſe „gardent, moïennant qu'on les ait pris bien ſecs. Il n'eſt pas beſoin de leur „donner de l'air & de les remuer pendant-que les tonneaux n'ont point été „ouverts; mais depuis qu'ils le ſont une fois il faut remuer le blé ſouvent, „& lui faire prendre l'air, ou-bien il court riſque de ſe gâter.

MONSON, Mouſon, Mouſſon. *Monzon.*

C'eſt un mot Arabe, qui ſignifie, Vent de ſaiſon, ou Vent réglé. Les Mouſſons regnent en de certains parages ſur la mer des Indes, cinq ou ſix mois de ſuite ſans varier, & puis ſouflent cinq ou ſix autres mois du côté opoſé. Quelques-uns diſent que Monſon eſt le nom d'un très-ancien Pilote, qui fut le premier qui ſe haſarda à traverſer cette mer. Voiez, Alizé, & Vent Réglé.

MONTANT, Montans. *Stijl, Stijlen, Stutten.*

C'eſt une piéce de bois dreſſée debout: ainſi les piéces de bois qui ſont debout aux fenêtres, ſur leſquelles portent les battans des chaſſis, ſont des montans, & les montans des cloiſons ſont des maniéres de pilaſtres longs & étroits, qui ſervent à ſéparer & à fortifier les compartimens des cloiſons. Les Montans ſont auſſi de piéces de bois perpendiculaires qui ſont retenuës par des arcs-boutans dans les machines. Dans un vaiſſeau on apelle Montans toutes les piéces de bois droites qui ſont emploiées aux cuiſines, aux ſoutes, & autres ouvrages du dedans.

MONTANS du voutis, ou du revers d'arcaſſe. *Gilling-houten, Wulf-ſtutten, Stutten tot de krom-wulf.*

Ce ſont ces petites piéces d'apui en revers qui font ſaillie à l'arriére, & qui ſoutiennent le haut de la poupe avec tous ſes ornemens. On les apelle auſſi Courbatons.

MONTANS des ſabords. *Stutten.*

MONTANT du bâton de pavillon. *Knie aan de vlag-ſtok.*

C'eſt une piéce de bois droite, à laquelle eſt une tête de More, où paſſe le bâton, ou la gaule d'enſeigne de poupe. Voiez, Mât.

LE MONTANT de l'eau, Le Flot. *De vloedt, Waſſend waater.* Le Montant & le deſcendant de l'eau. *Op-en-neer-gaande tij.*

MONTE', Vaiſſeau Monté de 50. ou 60. canons. *Een ſchip voerende 50. of 60. ſtukken geſchuts, of gemonteert met 50. ſtukken.*

Ce terme de Monté eſt pour exprimer le nombre des canons qui ſont dans un vaiſſeau. Lors-que le Soleil Roïal fut brûlé à la Hogue par les Anglois & par les Hollandois il étoit monté de cent-quatre canons. Il y fut brûlé vingt & un gros vaiſſeaux montez depuis 70. juſqu'à 104. canons, à la réſerve d'un. On détacha deux chaloupes montées des équipages des vaiſſeaux, pour leur porter en rade les rafraîchiſſemens néceſſaires.

VAISSEAU Monté de trois cents hommes. *Een ſchip met drie honderd mannen gemant, of bemant.*

C'eſt-à-dire qu'il y a trois cents hommes d'équipage. „Les galiotes & les „boïers de la grandeur la plus commune, ſont montez de cinq à ſix hommes, „& l'on y ajoûte, ou diminuë ſelon que les bâtimens ſont plus ou moins grands.

grands. Les Pinques ſont montées de quatre hommes, outre le Pilote. Les belandres ne ſont montées que d'un, deux, ou trois hommes tout-au-plus.

MONTER au vent. *De loef afſteeken, Boven de windt komen, De loef winnen.*

C'eſt louvier pour prendre l'avantage du vent. Voiez, Gagner.

LA mer Monte. Voiez, Mer.

MONTER & Démonter un gouvernail. *'t Roer aan-en-af-hangen.*

C'eſt le poſer & l'atacher à l'étambord par le moien des roſes & des vittes, ou l'ôter.

MONTURE, Armement, Equipement. *Waapeninge en manninge, Virnſtinge, Equipagie.*

Ce ſont les hommes & les canons dont un vaiſſeau eſt armé.

„La monture ordonnée par les Réglemens pour les vaiſſeaux deſtinez pour „la Méditerranée, doit être pour le moins de 24. piéces de petit canon, „dont les plus petits doivent être de cinq livres de bale, avec 50. hommes, „y compris deux ou trois mouſſes, & encore n'en doit-il point partir ſans „être en compagnie d'un autre, pour le moins, également armé: & cela eu „égard aux vaiſſeaux qui chargent à cüeillette. Pour ceux qui ſont en„tiérement chargez par quelques Particuliers, leur monture doit être pro„portionée à leur grandeur; ſavoir un vaiſſeau du port de 100. laſtes doit „être monté de 10. petits canons & de 20. hommes, un vaiſſeau de 100. à „150. laſtes, de 12. petits canons & de 24. hommes; un vaiſſeau de 150. à „200. laſtes, de 14. petits canons & de 32. hommes; tous les canons étant „au-moins de 4. livres de bale. Il en doit être de-même de tous les autres „vaiſſeaux qui partent des Provinces Unies pour la France, l'Angleter„re, l'Irlande, Terre-neuve & autres lieux, lors-qu'ils doivent paſſer la „Manche.

MONTURE, ou Afût de ſcie. *De Raam van een ſaag.*

C'eſt le bois & la corde qui tiennent une ſcie.

MOQUE. *Doodts-hoofdt-blok.*

C'eſt une eſpéce de mouſle, percé en rond par le milieu, & qui n'a point de poulie. Le trou de ce mouſle s'apelle, *Doodt-mans-oog.*

MOQUE de ſivadiére. *Kondtwagter, Kontwagter, Kouſwagter.*

C'eſt la moque où paſſe l'écoute de ſivadiére.

MOQUES du grand étai. *Stag-bloks, Groote ſtag-bloks daar de ſtag-taalie door gaat*

Ce ſont deux gros caps de mouton qui ſont fort longs, & preſque quarrés en groſſeur, dont l'un eſt mis au bout de l'étai, & l'autre au bout de ſon colier. Il y a une ride qui leur ſervant de lieure fait qu'ils peuvent ſe joindre; enſorte qu'ils ne font qu'un même corps, ou une même manœuvre.

MOQUES de pattes de bouline. *Spruit-blokken.*

MOQUES de trelingage. *Blokken tot de hannepotjes aan ſtagen en marſſen.*

Ce ſont des eſpéces de caps de mouton où paſſent les lignes des trelingages des étais des vaiſſeaux François, les vaiſſeaux Hollandois n'aïant point de pareils trelingages. Voiez, Trelingage. Cela n'a été bien éclairci que depuis que l'article *Cap de mouton de martinet* a été imprimé. Ainſi pour démêler la confuſion qui eſt dans cet article, il faut ſavoir que le Cap de mouton de mar-

martinet qui eſt une eſpéce de Moque, ſe nomme en Flamand *Blok tot de bekaajer*, & que c'eſt le cap de mouton du trelingage, ou des marticles qui ſont au bout du martinet de l'artimon & à la vergue. Mais le Cap de mouton ſur l'étai, qui a la figure ovale, d'ou partent pluſieurs lignes qui vont en s'élargiſſant en patte d'oie, ſur le bord de la hune, pour empêcher les huniers de ſe couper contre la hune, c'eſt la Moque de trelingage dont il s'agit ici.

MORDRE. *Vatten.*

Cela ſe dit de la patte de l'ancre lors-qu'elle tombe ſur le fond, & qu'elle s'y enfonce.

MORNE. Un Morne. *Een kaap met een bergje.*

C'eſt le nom que les François habitans de l'Amérique donnent à un cap élevé, ou à une petite montagne qui s'avance en mer. Deux Mornes, ou petites montagnes, font les deux pointes de la paſſe.

MORT. Un Mort. *Een Doodt, Een Verſtorvene.*

„Les Morts ſont enſevelis & couſus dans la couverture de leur lit, & jet-
„tez à la mer à ſtribord, & pour la cérémonie de leurs funérailles on tire
„un coup de canon. C'eſt un deſhonneur parmi les gens de mer de jetter
„les Morts à babord: on ne jette par ce côté-là que les charognes des bêtes
„qui meurent à bord, & l'on met encore une grande différence pour le deſ-
„honneur entre ceux qui ont la cale du bout de la vergue à babord, ou à
„ſtribord. Mais ſi l'on eſt proche de terre & qu'on puiſſe aller enterrer le
„Mort, on ne regarde point ſi on le deſcend du vaiſſeau à babord, ou à
„ſtribord. Ceux qui expirent de nuit ſont jettez à la mer au matin, a-
„près la priére; & ceux qui expirent de jour y ſont jettez après la priére
„du ſoir.

MORTAISE, Mortoiſe. *Gat.*

C'eſt une entaillure faite dans une piéce de bois de menuïſerie, ou de charpenterie, pour y aſſembler une autre piéce avec des tenons. Cette entaillure ſe fait en longueur, & eſt creuſe quarrément de certaine profondeur.

MORTAISE de gouvernail. *'t Gat in 't roer daar de roer-pen in ſtaat.*

C'eſt le tou quarré qu'on fait dans la tête du gouvernail, afin d'y paſſer la barre.

MORTAISE du mât de hune. *'t Slot-gat.*

C'eſt le trou qui ſe fait dans le pié du mât de hune pour paſſer la clef.

MORTAISE de poulie. *Gat, Schijf-gat, Bos.*

C'eſt le vuide du mouſle où on met le rouët.

MORT-D'EAU, Morte-eau, *Doodt-ſtroom, Doodt-waater.*

C'eſt le tems que la mer monte peu, ce qui arive entre la nouvelle & la pleine Lune, & entre la pleine Lune & la nouvelle, c'eſt-à-dire, le ſept & le vingt-deux de la Lune. On apelle auſſi Morte-eau le plus bas de l'eau, lors-qu'elle eſt entre la fin du reflux & le commencement du flux.

MORTIER. *Een Mortier.*

C'eſt une piéce de fer, ou de fonte, faite à-peu-près comme un mortier à piler, dont on ſe ſert à jetter des bombes, des carcaſſes, des pierres, & des cailloux. Les mortiers dont on ſe ſert ſur la mer ſont placez au milieu d'une galiote, ſur une plaque poſée ſur une groſſe piéce de bois quarrée.

Cette plaque jointe au mortier & au madrier ſur lequel il eſt placé, aſſure ſi-bien la piéce, qu'elle eſt inébranlable & toujours élevée de quarante cinq-degrès, de-ſorte-que ſi on aſſiége une place maritime, les galiotes qui ont ordinairement un ou deux mortiers chacune, s'en éloignent environ de la portée de la piéce à quarante-cinq degrès. Sa charge de poudre eſt à-peu-près de vingt-quatre livres. Il y en a dont la charge n'eſt que de huit livres, de quatre, & de trois. Avant que de ſe mettre ſur mer il faut éxaminer la portée de chaque mortier, pour être certain de ſes entrepriſes.

MORUE, Moluë. *Bakkeliauw*, *Bakkeliaauw*.

C'eſt un poiſſon large d'un pié, & qui croît juſqu'à une coudée. La moruë a ſes dents au fond du goſier, & quoi-qu'elle ait de grands yeux on tient qu'elle ne voit guére clair. Il y a le Grand-banc des moruës, qui eſt autrement nommé le Grand-banc de Terre-neuve, qui a cent-cinquante lieuës de longueur, & cinquante de largeur. Il y a des endroits où il s'élève juſques à quinze braſſes, & en d'autres il eſt plus profond, ſi-bien que les moiens vaiſſeaux y peuvent demeurer à flot. Il eſt à l'Eſt, ou Sud-eſt de l'iſle de Terre-neuve. Il eſt couvert de quantité de coquillages & de petits poiſſons dont les moruës ſe nourriſſent. Le tems de la grande pêche eſt dans les mois de Septembre & d'Octobre. Elle ſe fait avec des lignes de la groſſeur d'un tuïau de plume, & garnies d'un hameçon, où l'on met pour amorce des foies de moruë, avec un morceau de harang dont la peau a un certain éclat que les moruës aperçoivent, & qui les atire.

MORUE ſéche. *Bakkeliauw die men ſtokviſch noemt*, *Gedroogde Bakkeliauw*.

C'eſt celle qui eſt propre à être ſéchée, & qui ſe conſerve long-tems, qu'on apelle vulgairement Merluche. Elle ſe pêche entre les iſles de l'Aſſomption & du Cap Breton.

MORUE verte ou blanche. *Groene Bakkeljauw*.

Elle ſe pêche ſur le grand-banc, & l'on en porte beaucoup à Paris, où elle eſt fort eſtimée.

MOUCHETTES. *Een Kraal-ſchaaf*.

C'eſt une eſpéce de rabot dont le fer & le fût ſont caves, pour faire & pouſſer un quart de rond.

MOUDRE. Voiez, Horloge.

MOUFLE de Poulie. *Een blok ſonder ſchijf*, *De blok daar de ſchijf ingeſloten is*.

C'eſt le morceau de bois, où la poulie, c'eſt-a-dire le rouët, eſt emboitée: On apelle Mouſles tout ce qui eſt fait comme pour faire des poulies, quoiqu'il n'y en ait pas, & que ce ſoit des piéces de fer, ou autres choſes, qui ſe lient enſemble avec des chevilles.

MOUILLAGE, ou Ancrage *Anker-grondt*.

C'eſt

C'eſt un endroit de mer propre à donner fond, ou à jetter l'ancre. On dit, Il y a moüillage en ce lieu-là, mais le meilleur eſt au Sud ſur vingt-braſſes, fond de bonne tenuë.

IL Y A MOUILLAGE. *De grondt is daar bequaam om te ankeren, Daar is anker-grondt.*

C'eſt-a-dire que l'on peut moüiller l'ancre en l'endroit nommé.

MAUVAIS MOUILLAGE. *Los grondt.*

C'eſt un endroit où le fond de l'eau eſt rempli de roches, ou autres choſes qui coupent les cables; ou un fonds ſur lequel l'ancre ne peut tenir.

MOUILLER l'ancre, ou abſolument, Moüiller, ou, Mettre ſur le fer. *'t Anker werpen, of laaten vallen; Ankeren, Setten.*

C'eſt jetter l'ancre pour tenir le vaiſſeau. Les vaiſſeaux François furent obligez de moüiller l'ancre. Il faut que les vaiſſeaux moüillent à telle diſtance l'un de l'autre que les ancres & les cables ne puiſſent ſe mêler & ſe porter dommage.

MOUILLER l'ancre de toüei. *Het anker opwerpen.*

C'eſt la porter avec la chaloupe, & la jetter dans l'endroit qu'il faut, puis virer pour toüer.

ETRE MOUILLE' en patte d'oie. *Met drie ankers voor hoofdt leggen.*

C'eſt être moüillé ſur trois ancres à l'avant du vaiſſeau, en égale diſtance l'une de l'autre, enſorte que les trois ancres ſoient diſpoſées en triangle, ce qui forme une patte d'oie, au dire des gens de l'équipage.

MOUILLER deux ancres à terre & deux au large. *Vertuyen met twee touwen aan landt, en twee in het waater.*

MOUILLER en croupiére. *Voor en agter vertuyen.*

Pour moüiller en croupiére on fait paſſer le cable le long des préceintes, & il va de-là à des anneaux de fer qui ſont vers la ſainte-barbe, par les ſabords de laquelle on le fait auſſi quelquefois paſſer. On moüille en croupiére pour faire que le vaiſſeau préſente un de ſes côtés au vent, afin de mieux canonner ſoit un fort, ou des vaiſſeaux ennemis qui veulent entrer dans un port, ou une rade.

VAISSEAU MOUILLE' entre vent & marée. *Een ſchip dat tuſſchen windt en ſtroom aan anker legt.*

VAISSEAU MOUILLE' à une ancre de flot & une ancre de juſſant. *Een ſchip dat over eb en vloedt legt.*

MOUILLER à la voile. *Onder zeil 't anker werpen.*

C'eſt lors-qu'on jette l'ancre dans le tems que le vaiſſeau a encore des voiles au vent.

NE MOUILLEZ pas à la voile. *Laat geen anker vallen, voor dat de zeilen in zijn.*

MOUILLER par la quille. *Aan de grondt raaken.*

On dit par plaiſanterie qu'un vaiſſeau a mouillé par la quille, quand il a échoüé, ce qui lui a fait donner de la quille à terre.

MOUILLER les voiles, les empeſer. *De zeilen begieten, natten.*

Cela ſignifie ſimplement, jetter de l'eau deſſus afin-que devenant plus épaiſſes elles tiennent mieux le vent. On moüille les voiles avec l'eſcope. Les Hollandois ſe ſervent auſſi d'une eſpéce de pompe.

IL EST MOUILLE', ou, Ce navire eſt Moüillé. *'t Schip legt ten anker.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui a jetté ſon ancre à la mer, afin de demeurer

dans cet endroit autant que la néceſſité le requiert.

MOUILLE. *Laat uw anker vallen.*

C'eſt un commandement que l'Oficier fait de laiſſer tomber l'ancre à la mer.

BIEN-MOUILLE'. Un vaiſſeau bien-moüillé. *Een wel geſchokkeert ſchip.*

C'eſt un vaiſſeau qui a jetté ſon ancre dans un bon fond, & dans une bonne rade, & à la diſtance qu'il faut de tout autre vaiſſeau.

MAL-MOUILLE'. Etre mal-moüillé. *Qualijk geſeten zijn.*

C'eſt lors-qu'un vaiſſeau à jetté l'ancre dans un méchant fond, ou dans une mauvaiſe rade, ou à trop peu de diſtance d'autres vaiſſeaux.

MOULE à bales. *Een kleine kogel-vorm.*

C'eſt une eſpéce de petite tenaille creuſe, dans laquelle on fait des bales de plomb.

MOULINE'. Bois Mouliné. *Van de wormen geſchonden en doorgeboort hout.*

C'eſt du bois corrompu, ou gâté par les vers qui s'y ſont mis.

MOULINET, Treüil. *Spil, Windas.*

C'eſt un tour qui eſt traverſé & tourné par deux leviers, & qui s'aplique aux engins, gruaux, gruës, cabeſtans, & autres machines, pour tirer les cordages & élever des fardeaux. Voiez, Gruë.

MOULINET, Virolet, Noix. *Pen-rad, Draai-klos, Rol in den bril.*

C'eſt une noix de bois en maniére d'olive, qu'on met dans le hulot d'un gouvernail de navire, & au-travers de laquelle la manivelle paſſe.

MOULINET à bittord. *Wuit.*

C'eſt un tour, ou touret, qu'on a dans un vaiſſeau pour faire du bittord.

MOURGON. *Duikker.*

C'eſt le nom que l'on donne ſur la mer Méditerranée à celui qui plonge dans la mer, afin de chercher ce qui tombe des galéres. Le terme dont on ſe ſert ſur l'Océan eſt Plongeur, ou Plongeon. Voiez, Plongeon.

MOUSQUET. *Een Muſquet, of Handt-bus.*

C'eſt une arme-à-feu compoſée d'un fût, d'un canon, d'un ſerpentin & d'une détente. Sa longueur eſt réglée à trois piés huit pouces, depuis l'extrémité juſqu'au baſſinet. Sa bale doit peſer une once. On s'eſt ſervi de cette arme ſur les vaiſſeaux, mais elle n'eſt pas ſi commode que le fuſil ou que le mouſqueton.

MOUSQUETON. *Een kort Roer, Muſketton.*

C'eſt une eſpéce de fuſil, dont le canon eſt plus court que les fuſils ordinaires & le calibre gros comme un mouſquet. Le mouſqueton eſt propre à ſe ſervir dans les chaloupes, ou quand on eſt retranché dans les corps-de-garde, devant ou en arriére du vaiſſeau.

MOUSSE. *Kuil-haar, Kuil-moes, Moſch.*

C'eſt une petite herbe griſâtre qui croît ſur le tronc & ſur les branches de quelques arbres, & quelquefois ſur la terre & ſur les pierres. La mouſſe ſe trouve aux cédres, aux trembles & aux chênes : la meilleure eſt celle du cédre, & on peut l'emploier à calfater les vaiſſeaux au-lieu d'étoupe.

„La Mouſſe eſt meilleure que l'étoupe à mettre entre les planches, par-
„ce-qu'elle ne ſe pourrit pas ſi-tôt, mais l'étoupe eſt meilleure entre les cou-
„tures à-cauſe de la maniére dont elle ſe file de long. On boûche auſſi

fort-

„fort-bien les fentes d'un vaiſſeau avec de gros papier gris, parce-qu'il „s'enfle quand il eſt mouillé, & qu'il tient fort-bien avec le goudron. Il y „en a une eſpéce qui croît dans l'eau, & l'on en trouve dans les eaux de „Hollande, mais encore plus dans celles du Braband.

MOUSSE, Page, ou Garçon de bord. *Een Jong, of Muſſe, Scheeps-jong.*

C'eſt un jeune matelot qui ſert les gens de l'équipage, & qui eſt aprentif matelot. On en met ſur les navires de guerre au nombre de ſix pour chaque cent hommes.

„Les Mouſſes baleient le vaiſſeau, & font ce qui leur eſt commandé par „les Oficiers. Ce ſont les mouſſes qui vont appeller les gens de l'équipa„ge quand quelque Oficier veut parler à eux aux tems extraordinai„res: ils ſervent ces mêmes gens à table; ils leur aportent les vivres & le „bruvage. Que s'ils manquent en quelque choſe ils ſont bien châtiez, & „ſont ſi peu épargnez que même autrefois, & maintenant encore, quel„ques-uns pratiquent de les châtier une fois la ſemaine, bien-qu'ils ne „l'aïent pas mérité.

MOUSSON, ou Monſon. Voiez Monſon.

MOUTONNER. La mer Moutonne. *De zee loopt wit.*

C'eſt-à-dire que l'écume des lames blanchit, en-ſorte-que les houles, ou vagues, paroiſſent comme des moutons, ce qui arive quand il y a beaucoup de mer pouſſée par un vent frais.

M U.

MUGIR. La mer Mugit. *De zee baart, bruiſcht.*

MULET. *Een ſoort van een Portugeeſch ſchip.*

C'eſt le nom qu'on a donné à un vaiſſeau de Portugal qui eſt de moienne grandeur. Ce vaiſſeau porte trois mâts avec des voiles latines.

MUNITIONS de guerre & de bouche. *Scheeps-behoeften, Mondt-en-oorlogstuig, Ammonitie.*

MUNITIONAIRE. *Voorraadt-meeſter.*

C'eſt un Traitant qui fournit les vaiſſeaux du Roi de France de biſcuit, de bruvage, de chair, poiſſon, légumes, comme ris, pois & fèves, & autres proviſions qui ſervent à la ſubſiſtance des équipages. Le Munitionaire a un ou deux Commis ſur chaque vaiſſeau, qui font placer les vivres dans le fond de cale, & le biſcuit dans les ſoutes. Autrefois les Capitaines avoient le ſoin de nourrir les équipages, mais comme ils s'en aquitoient mal pour gagner davantage, on a trouvé à propos d'en traiter avec un Munitionaire. Il n'y a qu'à l'égard des frégates legéres, brulots & flûtes, que le Roi fait armer, & dont les équipages ſont de quarante à cinquante hommes, que les Commandans ſe chargent de l'œconomie & diſtribution des vivres.

COMMIS du Munitionaire. *Een Commys van den Voorraadt-meeſter.*

C'eſt celui que le Munitionaire établit ſoit dans un port, ſoit dans les vaiſſeaux, pour avoir ſoin des vivres. Voiez, Commis.

N A.

NACELLE. *Een Schuit.*

C'eſt un petit bateau dont on ſe ſert pour paſſer une riviére, & qui n'a ni mât, ni voile.

NADIR. *Nadir, Needer-aſpunt, 't Leegſte punt.*

C'eſt le Point du Ciel qui eſt directement opoſé au Zénith, ou Point Vertical. Voiez, Zénith.

NAGE. *Riem-klamp.*

C'eſt un terme de Bâtelier qui ſignifie un morceau de bois du bachot, où il poſe la platine de l'aviron quand l'anneau de l'aviron eſt au touret.

NAGER. *Swemmen.*

C'eſt s'agiter de telle maniére, quand on eſt dans l'eau, qu'on n'aille point au fond.

NAGER, Ramer, Voguer. *Roeijen, Voort-roeijen.*

C'eſt ſe ſervir des avirons pour faire avancer un vaiſſeau, ou une chaloupe. Au milieu du combat le calme nous prit, & nous bordâmes des avirons pour nager notre navire. Il calma & nous nous trouvâmes ſans pirogues pour nous nager au vent.

NAGER, ou faire Nager un vaiſſeau par une chaloupe à ſon avant. *Boegſeeren, Boegharden.*

LA chaloupe Nage à l'avant du vaiſſeau, La chaloupe Nage le vaiſſeau. *De boot roeit het ſchip voor hoofdt.*

NAGER la chaloupe à bord. *De ſloep aan boord brengen.*

C'eſt la mener à bord, l'y conduire.

IL ſe fit Nager vers la pinque. *Hy liet ſig aan de pink roeijen.*

SE faire Nager de bord en bord, pour animer les gens au combat. *Sig doen van boord tot boord roeijen, om de gemoederen ten ſtrijde te wecken.*

NAGER debout. Rameur qui Nage debout. *Staande roeijen, Vrikken.*

Pour dire qu'un rameur rame ſans être aſſis.

NAGER à tant d'avirons par bande. *Roeijen met ſoo veel roeijers aan elk zy.*

C'eſt-à-dire, Ramer, ou voguer, à tel nombre d'avirons de chaque côté.

NAGER en arriére. *Averregts roeijen, Deiſen, Riemen ſtrijken.*

C'eſt quand on fait reculer ou arêter un petit vaiſſeau avec un des avirons, ce qui ſe pratique ſur tous les bâtimens à rames, afin d'éviter le revirement, & de préſenter toujours la prouë.

NAGER ſur le fer. *Een ſchip van de wal af korten, van een haven uitkorten.*

Les Levantins diſent, Nager ſur le fer, quand, par le ſecours de quelques moiennes ancres, ils mettent à la mer, ou au large, un navire que le vent a jetté à la côte, ou qu'il faut toüer pour le faire ſortir du port.

NAGER à ſec. *Het wordt geſegt als de riemen grondt raaken, of de grondt ſlaan.*

On dit, Nager à ſec, en parlant d'un aviron dont la pale porte ſur la terre, lors-qu'avec une chaloupe on paſſe dans un canal étroit.

NAGE SEC. *Roei droog.*

C'eſt un commandement que l'on fait à l'équipage d'une chaloupe, afin-qu'en nageant il trempe ſon aviron de telle ſorte dans l'eau, qu'il ne la faſſe pas ſauter, & qu'il ne moüille pas ceux qui ſont auprès.

NAGE qui eſt paré. *De geene die klaar zijn die moeten roeijen.*

C'eſt un commandement de nager à qui eſt prêt; ce qui ſe fait lors-qu'il n'eſt pas d'une néceſſité abſoluë que tout l'équipage de la chaloupe nage tous enſemble.

NAGE à faire abatre. *Roey om af te houden, of om af te vallen.*

C'eſt un commandement que l'on fait aux gens de la chaloupe qui toüent un vaiſſeau, afin-qu'ils nagent du côté où l'on veut que le vaiſſeau s'abatte.

NAGE ſtribord & Scie babord, ou Nage babord & Scie ſtribord. *Roey ſtuur-boord en ſtrijk bak-boord.*

Ce ſont des commandemens à l'équipage d'une chaloupe, pour faire naviguer la chaloupe & gouverner en moins d'eſpace.

NAGE à bord. *Roey na boord.*

C'eſt pour aller au vaiſſeau.

NAGE au vent. *Roey aan te loevert.*

C'eſt un commandement que l'on fait aux gens de la chaloupe qui touë un vaiſſeau, de nager du côté d'où vient le vent.

NAGE. *Roey.*

C'eſt un commandement que l'on fait à l'équipage de la chaloupe de nager, ou autrement, ramer.

NAGE de force. *Roey hardt.*

C'eſt auſſi un commandement fait à l'équipage afin-qu'il redouble ſes éforts.

NATTES. *Matten.*

C'eſt un entrelaſſement de certains petits roſeaux fendus, ou d'écorces d'arbres, de dix-huit à vingt pouces en quarré, qu'on fait ſervir dans les vaiſſeaux comme pour garnir la ſoute au biſcuit, les ſoutes aux voiles, & le fond de cale du vaiſſeau lors-qu'on charge des grains, car ces nattes empêchent l'humidité.

NAVAGE. *Een vloot.*

C'eſt un vieux mot qui ſignifioit une flote. Voiez, Flote.

NAVES. *Schepen.*

C'eſt auſſi un vieux mot pour dire, Navires.

NAVETTES. *Een Indiaanſch ſchepje.*

C'eſt un petit bâtiment des Indiens de Mouſtique. Nous prîmes une navette, avec trois Indiens qui étoient dedans.

NAUFRAGE. *Schip-breuk.*

C'eſt le bris, rupture, fracaſſement & perte d'un vaiſſeau qui donne contre de rochers, ou qui coule à fond & périt par quelque autre voie.

FAIRE NAUFRAGE. *Schip-breuk lijden, Verongelukken, Vergaan.*

NAUFRAGE'. Vaiſſeaux Naufragez. E'fets Naufragez. *Verongelukte ſchepen. Verongelukt goedt.*

Ce ſont les vaiſſeaux & les marchandiſes qui ont enfoncé au fond de la mer. Il eſt défendu de receler aucune portion des biens & marchandiſes des vaiſſeaux échoüez, ou naufragez. Si les éfets naufragez ont été trouvez en pleine mer, ou tirez de ſon fond, la troiſiéme partie en doit être délivrée inceſſamment & ſans frais, en eſpéce ou deniers, à ceux qui les auront ſauvez, & les deux autres tiers doivent être dépoſez, pour être rendus aux proriétaires s'il les reclament dans l'an & jour, ſi-non ils ſont également partagez entre le Roi de France & l'Amiral.

NAVIGABLE. Eau Navigable. *Bevaarlijk, Bezeilbaar. Vaart.*

C'eſt une eau qui peut porter des bateaux, ou des navirez chargez, & ſur laquelle on peut naviguer.

NAVIGATEURS. *Zee-bouwers, Zee-vaarders.*

Ce ſont ceux qui ont fait beaucoup de voiages, ou des voiages de long cours, ſur la mer.

NAVIGATION. *Scheep-vaart, Zee-vaart, Zee-vaarten.*

C'eſt la ſcience de la marine, & la maniére de conduire un vaiſſeau ſur les eaux, & particuliérement ſur la mer; ce qui ſe fait par le ſecours des cartes maritimes, des bouſſoles, des vents, des voiles, du gouvernail, des rames; à quoi on ajoûte les obſervations de la hauteur du Soleil & des E'toiles. Ce ſont auſſi les voiages mêmes qui ſe font ſur les mers, ſur les riviéres, ou ſur les lacs, dans des bateaux, ou des navires.

BELLE NAVIGATION. *Voorſpoedig weer en windt, Goedt reiſen, Mooi weer op de reis.*

Cela ſe dit lors-que dans un voiage on a eu le vent favorable, acompagné d'un beau tems.

HEUREUSE NAVIGATION. *Behoudens koers, Voorſpoedig reis.*

Cela ſe dit quand on eſt arivé au port, ſans avoir couru aucun danger.

BONNE NAVIGATION. *Een vaart die wel vervallen is, die wel met 't beſtek uitkomt.*

C'eſt celle où l'on a eſtimé juſte le ſillage d'un vaiſſeau.

NAVIGATION par eſtime. *Vaart by giſſing.*

C'eſt la navigation qui ſe fait de l'Eſt à l'Oüeſt, & de l'Oüeſt à l'Eſt.

NAVIGUER, Naviger. *Vaaren, Te ſcheep of ter zee vaaren, Zee-bouwen, Zeilen, Boegen.*

Les gens de mer uſent de ce mot, Naviguer, pour dire, Naviger, c'eſt-à-dire, Faire route, Faire un voiage par eau, & ſur-tout par mer. Naviguer au Nord, Naviguer aux Indes. Les derniéres Ordonnances diſent auſſi Naviguer. On dit, Naviguer, d'un vaiſſeau & des gens qui ſont à ſon bord. *Het ſchip zeilt, en de luiden zeilen.*

NAVIGUER. *Verbe Actif.* Naviguer une chaloupe. *Een ſloep voeren, of ſtuuren.*

Il ſera établi une chaloupe de garde, armée des hommes néceſſaires pour la naviguer.

NAVIGUER un vaiſſeau. *Een ſchip bevaaren.*

NAVIGUER par les ſinus, Naviguer par les loxodromies, Naviguer par le quartier. *Door de ſinus, Door de ſtreek-taffels uitreekenen, Door het quadrant afpaſſen.*

C'eſt-à-dire, Réſoudre les problêmes nautiques par les tables de ſinus, par les tables des loxodromies, par un inſtrument apellé quartier de réduction. Cette façon de naviguer n'eſt bonne que dans les petites navigations; car dans les navigations de long cours elle manque ſenſiblement.

NAVIGUER par le compas de proportion. *'t Evenreedig of proportionnael kompas gebruiken.*

C'eſt-à-dire, Faire uſage de cet inſtrument pour réſoudre les mêmes problêmes.

NAVIGUER ſur le plat. *De plat-kaart, of gelijk-graadige pas-kaart gebruiken.*

C'eſt ſe ſervir d'une carte où les degrès de longitude & de latitude ſont égaux.

NAVIGUER par le rond, ou Naviguer par le réduit. *De ronde of waſſende-graadt-kaart gebruiken.*

C'eſt naviguer ſur une carte où les degrès de latitude vont en croiſſant en aprochant des poles, afin de compenſer l'inégalité des parallèles.

NAVIGUER par terre, ou dans la terre. *Over landt zeilen.*

Cela

Cela ſe dit quand un Piloté a plus eſtimé de chemin que ſon vaiſſeau n'a fait, de-ſorte que ſelon ſon eſtime il eſt arivé bien-avant dans la terre, quoique ſon navire & lui ſoient encore bien-loin en mer.

NAVIGUER juſte. *Wel uitkomen met de giſſing.*

C'eſt ſe trouver éfectivement où on croïoit être par eſtime.

NAVIGUER la ſonde à la main. *Al peilende vaaren, Al lootende vaaren.*

UN Pilote qui Navigue bien. *Een goedt Stuurman.*

C'eſt-à-dire qu'il fait ſes règles de navigation avec exactitude.

UN Capitaine qui Navigue bien. *Een goedt Zee-kapitein.*

C'eſt qu'il ſait bien mener ſon vaiſſeau.

OFICIER Général qui Navigue bien. *Een goedt Zee-hoofdt-officier.*

C'eſt-à-dire qu'il ſait bien conduire une armée, ou une eſcadre.

VAISSEAUX qui Naviguent bien. *Schepen die goede zee-bouwers zijn.*

NAVIGUER à profit commun. *In gemeen part vaaren.*

Les Maîtres & Patrons qui naviguent à profit commun, ne peuvent faire aucun négoce ſéparé, pour leur compte particulier, à peine de confiſcation de leurs marchandiſes au profit des autres Intereſſez.

NAVIRE. *Schip.*

C'eſt un bâtiment de charpenterie compoſé de pluſieurs piéces, cloüé & chevillé de bois & de fer, & qui eſt d'une conſtruction propre à floter, & à être conduit à la faveur du vent, & à l'aide de ſes mâts & de ſes voiles, par-tout où l'on veut aller ſur la mer. On dit à l'égard de la France, Navire du Roi, & Navire de guerre: à l'égard de la Hollande Navire des Etats des Provinces Unies, Navire du Collége de la Meuſe, du Collége d'Amſterdam &c. Voiez, ſous le mot Devis, des devis de navires de divers rangs & différentes grandeurs. On avoit deſſein de donner encore ici d'autres devis, mais on s'en déſiſte, parce-que ce volume groſſit trop. Voiez auſſi l'Ordonnance de 1681. Liv. 2. Tit. 10. Voiez encore ci-après, Vaiſſeau, & ſous ce mot vous trouverez les qualités d'un navire qui peuvent manquer ici.

NAVIRE du 1. 2. 3. rang, &c. Voiez, Rang.

NAVIRE du Roi. *Een Franſch Oorlog-ſchip, Een Franſch Koninklijk Schip.*

Les Navires que les François apellent Navires du Roi tout-court, ſont les navires apartenans au Roi de France, qui ſont armez en guerre, & commandez par des Oficiers de marine.

NAVIRES capitaux. *Kloeke ſchepen.*

NAVIRE de guerre. *Een Oorlog-ſchip.*

SERVIR ſur un Navire de guerre. *Ten oorlog vaaren.*

NAVIRE marchand. *Een Koopvaardy-ſchip.*

C'eſt-un navire qui va en mer pour faire ſeulement le commerce.

NAVIRE en courſe. *Een Schip ten kaap uitgeruſt.*

C'eſt celui qui étant armé en guerre a commiſſion de l'Amiral.

NAVIRE en guerre & en marchandiſe. *Een ſchip ten oorlog en te koopvaardy uitgeruſt.*

C'eſt celui qui étant marchand ne laiſſe pas d'avoir commiſſion pour faire la guerre.

NAVIRE à fret. *Een gehuurt ſchip.*

C'eſt un navire de louäge.

NAVIRE armé, Navire bien-armé. *Een wel bemant ſchip.*

C'eſt un navire qui eſt fort d'équipage & en état de faire la guerre.

NAVIRE desarmé. *Een onttaakelt en ongemandt schip.*

C'est un navire qui est dans le port, qui n'a ni agrès, ni canons, ni hommes.

NAVIRE bien-lié. *Een hecht schip, Een wel gebonden schip, en met yser-werk wel geslooten.*

C'est lors-qu'un navire a les empatures de ses membres bien longues, qu'il a de bonnes courbes, le tout bien cloüé, chevillé & gournablé.

NAVIRE ensellé. *Een schip dat voor en agter alte veel opspringt, of opgeset is, dat al te hol in 't midden is, dat naa vooren en agteren toe alte veel oprijst.*

C'est-à-dire qu'il a son milieu bas & le devant & l'arriére trop élevez.

Voiez, Vaisseau gondolé.

NAVIRE frégaté. *Een lang en smuik, of smoeg schip.*

C'est un navire qui est long & ras.

NAVIRE qui a beaucoup de revers & de largeur. *Een over oor gebouwt schip.*

Cette sorte de construction rend le vaisseau plus propre pour le combat, mais il en porte plus mal la voile.

NAVIRE encastillé. *Een hoog opgeboeit schip.*

C'est lors-qu'il est fort élevé par les hauts.

NAVIRE dur. *Een steevig en wreedt, of wreeg schip.*

C'est celui qui tanque rudement, ou qui gouverne mal.

NAVIRE doux. *Een schip dat gladde vaart heeft, en wel door zee gaat.*

C'est un navire qui ne se tourmente point à la mer.

NAVIRE sale. *Een vuil schip.*

C'est celui dont la partie qui est dans l'eau est pleine de mousse, ou de coquillage.

NAVIRE condamné. *Een Sleet, Een Wrak.*

C'est celui qui n'est plus estimé propre à faire voiage.

NAVIRE de haut-bord, ou de bas-bord. Voiez, Vaisseau.

NAVIRE de ligne. *Een capitaal oorlog-schip, Een hoofdt-oorlog-schip.*

C'est celui qui est assez fort pour servir en corps d'armée.

NAVIRE bâti au quart. *Een schip op de vierde part van de kiel getimmert.*

C'est celui dont largeur est de la quatriême partie de la quille.

NAVIRE bâti entre le tiers & le quart. *Een schip tusschen de derde en de vierde part van de kiel getimmert.*

C'est celui qui a de largeur entre le tiers & le quart de la longueur de la quille.

LE NAVIRE est pris. *'t Is door de windt.*

On dit qu'un navire est pris, pour dire, qu'il a le vent sur les voiles, & qu'il vient au vent quand on lui veut faire prendre vent devant.

LE NAVIRE fait tête au vent. *'t Schip leit regt op sijn touw.*

C'est lors-qu'il fait roidir son cable, & qu'il présente son cap au vent, ou au courant.

NAVIRE qui va de l'avant. *Een schip dat goedt loop, of goede voort-gang heeft.*

C'est lors-qu'il' marche & fait chemin.

NAVIRE qui se hale au vent. *Een loef-gierig schip.*

C'est-à-dire qu'il a son inclination à courre du côté du vent.

NAVIRE qui tombe. *Een schip dat niet wel op de windt legt, en veel valt.*

C'est-à-dire qu'il ne vient pas autant au vent que feroit un autre, ou qu'il dérive beaucoup.

NAVIRE pris dans les glaces. *Een schip dat in 't ijs beklemt, of op 't ijs beset is.*

C'eſt un navire qui eſt enfermé dans les glaces, & qui n'en peut ſortir.

NAVIRE bien-amarré. *Een ſchip met goede kaabel-touwen voorſien.*

C'eſt celui qui a de bons cables, & qui en a beaucoup.

NAVIRE bien-amarré. *Een ſchip dat op goede ankers en kaabels legt.*

Cela ſe dit encore de celui qui eſt bien-moüillé, avec de bons cables & de bonnes ancres.

NAVIRE abandonné. *Een verlaaten ſchip.*

C'eſt un navire que l'on trouve à la mer, ou le long des côtes, ſans équipage.

NAVIRE qui préſente au vent, qui a le cap plus au vent qu'un autre. *Een ſchip dat meer als een ander aanloeft.*

LE NAVIRE gouverne-t-il? *Stiert het ſchip wel.*

C'eſt une queſtion que l'on fait au Timonier, afin de ſavoir ſi le vaiſſeau a aſſez d'aire pour ſentir ſon gouvernail.

BEAU NAVIRE en rade. *Een mooi pronker, maar ſlegt zeilder.*

Cela ſe dit d'un navire qui ſe montre beau, & qui navigue mal,

PETIT NAVIRE. *Lock-lijn.*

Les Pilotes apellent Petit Navire un inſtrument de bois qu'ils jettent à la mer, afin de connoître le ſillage du vaiſſeau.

NAULAGE. *Vragt-geldt.*

C'eſt un vieux terme, pour dire, ce qu'on paie au Patron d'un bâtiment pour le paſſage.

NAUMACHIE. *Scheeps-ſpiegel-gevegt, Vrije luſt-gevegten en ſcheeps-ſtrijden, ſcheeps-ſtrijdt, ſcheeps-ſpeel-gevegt-of-ſtrijdt, Waater-ſlag.*

C'eſt un combat, courſe, ou éxercice qu'on fait ſur l'eau. Les Anciens ont ſouvent donné des naumachies au peuple. Ce ſpectacle ſe donnoit dans un cirque environné de portiques & de ſiéges, dont l'enfoncemenr tenoit lieu d'aréne. Cet enfoncement ſe rempliſſoit d'eau par le moien de pluſieurs tuïaux que l'on ouvroit.

NEF. Vieux mot. Voiez, Navire.

NEURE. *Een Haaring-buis.*

C'eſt une eſpéce de petite flûte dont les Hollandois ſe ſervent pour la pêche du harang. Elle eſt d'environ ſoixante tonneaux. Ce terme eſt aparemment le mot François, & celui de Buche doit venir du Flamand *Buis:* ou-bien il faut que le terme de Neure ſoit pour les buches du port de trente laſtes, ou ſoixante tonneaux ſeulement, puis-qu'il y en a de beaucoup plus grandes: car d'ailleurs la deſcriptrion d'une Neure, qui eſt une eſpéce de petite flûte, ou flibot, convient également à une Buche. Voiez, Buche.

NE'IE', Noïé, Etre Néïé. *Geen orizon konnen ſien, Geen goede hoogte konnen neemen om dat 'er geen klaar orizon is.*

C'eſt ainſi que quelques-uns écrivent, au-lieu de Noïé. Cela ſe dit d'un Pilote qui en prenant hauteur ne découvre point aſſez l'horiſon avec l'inſtrument dont il ſe ſert.

NEZ. Le Nez du navire. *Neus, Snuit, Sneb, Snebbe.*

C'eſt la premiére partie du navire qui finit en pointe. On dit auſſi la même choſe d'un bateau.

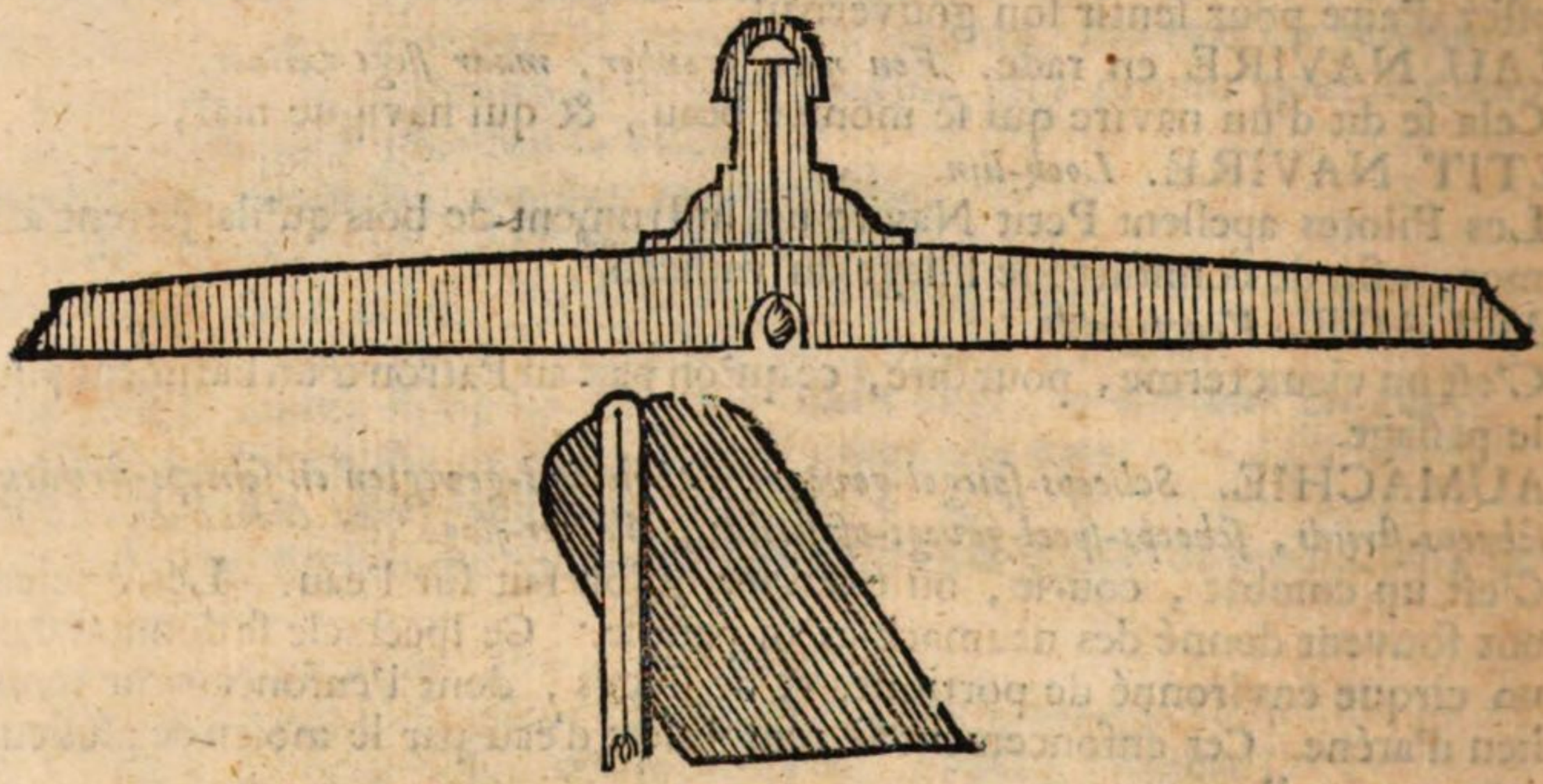
ETRE trop ſur le Nez. Vaiſſeau qui eſt trop ſur le Nez. *Duiken, Voor bucken, Een ſchip dat te ſeer induikt, dat voor onder waater bokt.* Voiez, Vaiſſeau.

„ Quand un vaiſſeau eſt trop ſur le nez par ſa conſtruction, il faut faire „ pancher le mât de miſéne un peu en arriére, afin-que l'avant du bâtiment „ ſoit plus déchargé.

N I.

NIVEAU grand & petit. *Waaterpas, Een groot waaterpas, Een klein waaterpasje.*

C'eſt un inſtrument qui ſert à poſer horiſontalement les piéces de bois qui ſervent à la conſtruction des vaiſſeaux, & généralement à dreſſer & aplanir tout ce qui doit être horiſontal. Il s'eſt fait pluſieurs inſtrumens d'une conſtruction, & d'une maniére différente, pour parvenir à la perfection du nivellement.



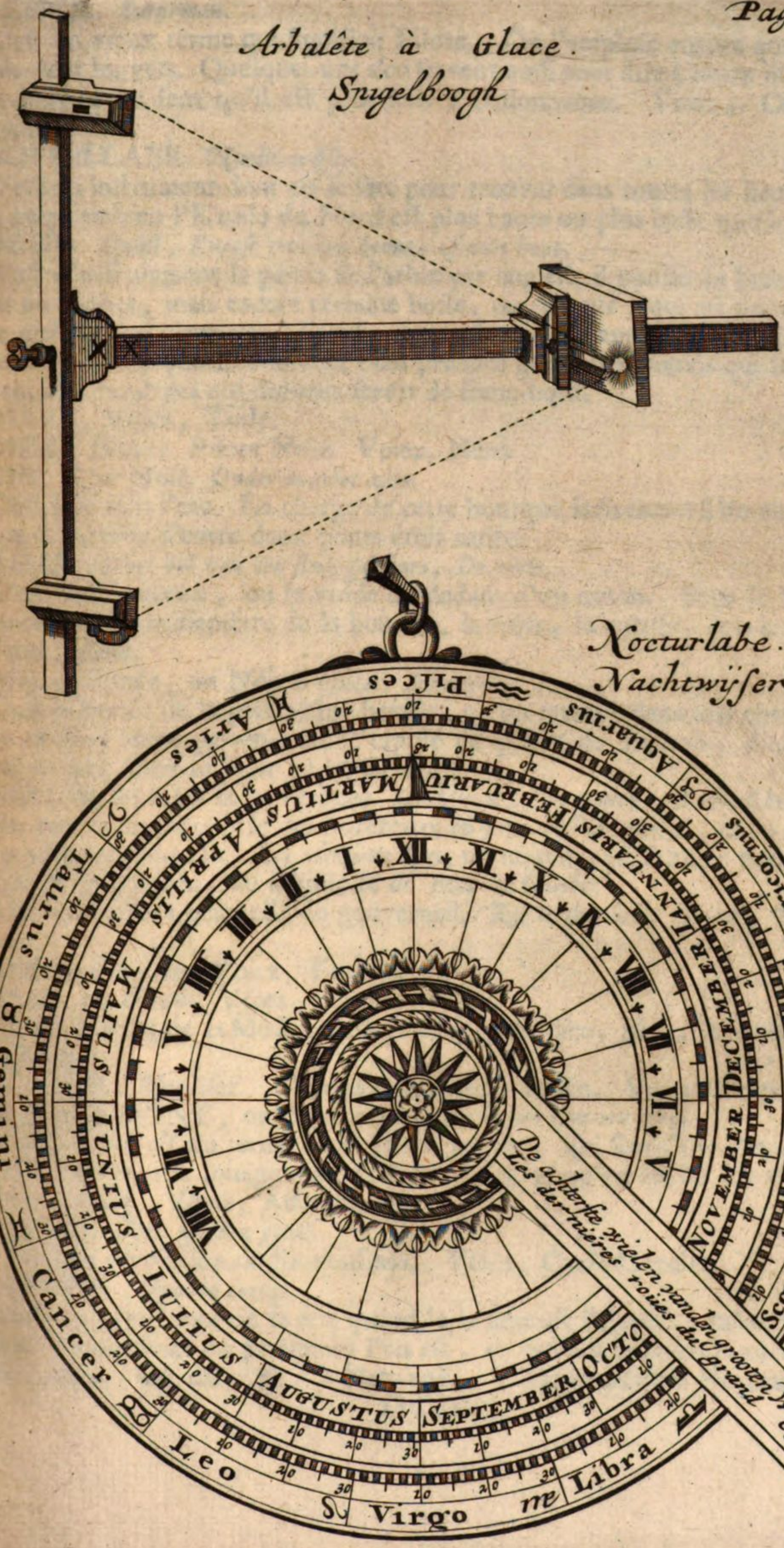
NIVEAU à plomb plein. *Schiet-lood.*

NIVEAU à plomb percé. *Bedrag-lood.*

METTRE à Niveau. *Op waaterpas ſetten.*

C'eſt non-ſeulement mettre une ou pluſieurs choſes de niveau, ſuivant la ligne horiſontale, mais encore les mettre à niveau ſuivant leur pente ſur une même ligne inclinée.

Arbalête à Glace.
Snigelboogh



Nocturlabe.
Nachtwijsser

NOCHER. *Stuurman.*

C'eſt un vieux terme qui ſignifioit Pilote. On l'emploie encore quelquefois dans les vers. Quelques-uns s'en ſervent auſſi pour dire Contre-maître, & c'eſt en ce ſens qu'il eſt pris dans l'Ordonnance. Voiez, Contremaître.

NOCTURLABE. *Nacht-wijſer.*

C'eſt un inſtrument dont on ſe ſert pour trouver dans toutes les heures de la nuit combien l'Etoile du Nord eſt plus haute ou plus baſſe que le Pole.

NOEUD. *Quaſt, Knoeſt van een boom, of van hout.*

C'eſt non-ſeulement la partie de l'arbre par laquelle il pouſſe ſes branches, ou ſes racines, mais encore certaine boſſe, ou tumeur, qui eſt une eſpéce de maladie qui vient aux bois rabougris, & que l'on apelle autrement Loupes. Les Charpentiers doivent bien prendre garde aux nœuds qui ſe trouvent aux bordages qui doivent ſervir de franc-bord.

NOIALE. Voiez, Toile.

NOIER, Noyer. Pilote Noïé. Voiez, Neïé.

NOIE'. Être Noïé. *Onder waater zijn.*

C'eſt être ſous l'eau. La charge de cette hourque la fit entrer ſi bas en l'eau, que ſa batterie d'entre deux ponts étoit noïée.

NOIAU. *Al het hol van een ſtuk geſchuts, De ziele.*

C'eſt tout le creux, ou le vuide du dedans d'un canon. Sous le Noïau on comprend le diamétre de la bouche, la volée, la culaſſe, & la lumiére. Voiez, Ame.

NOIR de fumée, on Noir à noicir. *Swartſel.*

C'eſt la fumée de la poix réſine brûlée, qu'on ramaſſe dans une chambre, ou vaiſſeau fermé par-en-haut & tapiſſé de peaux de mouton, d'où l'on fait enſuite ſortir le Noir en les ſecoüant.

NOIRCIR les mâts & les vergues. *Schilderen, De maſten en de reën ſchilderen.*

On noircit les mâts près des jautereaux & près de l'étambrai, & on noircit les vergues par-tout. La mixtion dont on noircit, eſt faite de noir de fumée & de goldron, ou d'huile & de noir de fumée.

NOIX où paſſe la manuelle du gouvernail. *Rol in den bril.* Voiez, Moulinet.

NOIX du cabeſtan. Voiez, Ecuelle.

NOLIS, ou Naulis. Voiez, Fret.

On dit le long de la Méditerranée Nolis, pour dire, Fret, le louäge d'un vaiſſeau.

NOLIGER, Nauliſer. Termes de la Méditerranée. Voiez, Freter.

NOLLISSEMENT, ou Affretement *De huure van een ſchip.*

Nolliſſement eſt un terme de la Méditerranée, qui ſignifie la convention qui ſe fait pour le louäge d'un vaiſſeau : c'eſt ce qu'on apelle ſur l'Océan Affretement. Voiez, Affretement.

NOMBRE d'or. *Gulden getal.*

C'eſt une révolution de dix-neuf ans. Voiez, Cycle Lunaire.

NON-VUE. *Quaade toeſigt.*

C'eſt un terme dont on ſe ſert quand la brume eſt ſi épaiſſe, qu'on ne peut avoir connoiſſance du parage où l'on eſt, ce qui fait craindre la côte, ou les roches. On dit, Il y a Non-vuë, & d'autres diſent No-veuſte ou

Non-veuſte, pour dire que l'épaiſſeur du brouillard empêche de voir clair. Voiez, Veuë.

NORD. *'t Noord.*

C'eſt un terme dont on ſe ſert ſur l'Océan pour ſignifier le Pole Septentrional, qui eſt élevé ſur notre horiſon

E'TOILE du Nord. *Noord-ſterre.*

On apelle E'toile du Nord la derniére étoile de la queuë de la petite Ourſe, qui eſt à deux degrès du Pole.

ETRE NORD de la Ligne. *Benoorden van de Middel-lijn zijn.*

On dit, Etre Nord de la Ligne, pour dire, Etre Nord, ou en deçà de l'E'quateur.

NORD. *Noord.*

Le Nord eſt la partie du monde la plus Septentrionale à l'égard d'un autre païs. On dit en ce ſens que les Païs-bas ſont au Nord de la France, & on apelle Païs du Nord la Suéde, le Danemarc, la Lapponie &c.

AU NORD. *Benoorden.*

C'eſt-à-dire, Du côté du Nord.

NORD, Vent de Nord, ou Vent de Biſe. *Noord-windt.*

C'eſt le nom qu'on donne à un vent froid & ſec qui vient du Septentrion, & qui eſt un des quatre vents cardinaux.

NORD-Eſt, ou Galerne. *Noord-ooſt.*

C'eſt un vent collatéral, entre le Nord & l'Eſt, ou autrement entre le Septentrion & l'Orient.

NORD-OUEST. *Noord-weſt.*

C'eſt auſſi un vent collatéral, entre le Nord & l'Oüeſt, ou autrement le Septentrion & l'Occident.

NORD-NORD-EST. *Noord-Noord-ooſt.*

NORD-NORD-OUEST. *Noord-Noord-weſt.*

Ce ſont deux vents entre-mitoïens.

NORD-QUART-DE-NORD-EST, ou quart-au-nord-eſt. *Noord-ten-ooſten.*

NORD-QUART-DE-NORD-OUEST. *Noord-ten-weſten.*

NORD-EST-QUART-DE-NORD. *Noord-ooſt-ten-noorden.*

NORD-OUEST-QUART-DE-NORD. *Noord-weſt-ten-noorden.*

NORD-EST-QUART-DE-L'EST. *Noord-ooſt-ten-ooſten.*

NORD-OUEST-QUART-DE-L'OUEST. *Noord-weſt ten weſten.*

NORDESTER, ou Décliner, ou Se tourner du Nord vers le Nord-eſt. *Noordooſteren.*

Ce mot eſt fort en uſage dans les voiages de long cours en parlant de la variation de l'aiguille du compas, qui quelquefois ſe tourne vers le Nord-eſt, au-lieu de regarder le Nord directement, ſuivant les qualités de l'aimant dont elle eſt frotée. En de certains parages elle décline plus ou moins, & cette inégale déclinaiſon, ou variation, cauſe de grandes erreurs, & fait ſouvent faire une mauvaiſe route; car comme l'aiguille indique mal le rumb du Nord, elle indique mal auſſi les autres airs de vent.

NORDOUESTER, ou Décliner, ou Se tourner vers le Nord-oüeſt. *Noord-weſteren.*

Cela arive en de certains parages, où l'aiguille s'écarte du Nord pour ſe tour-

tourner vers le Nord-oüeſt. Auprès de l'iſle de Madagaſcar l'aiguille varie de dix-huit degrès Nord-oüeſt; & un peu plus avant, proche l'iſle de Diego-rois, elle nordoüeſte de vingt-deux degrès.

NOYALE, Noïale. Toile de Noyale. Voiez, Toile.

NOYE', Pilote Noyé. Voyez, Neyé.

N U.

NUAGE. *Wolke, Gewolkte, Beneeveling.*

C'eſt une vapeur humide qui obſcurcit l'air.

NUAGE qui a le pié à l'eau. *Een wolk die blijft dik in de kim.*

Cela ſe dit d'une nuée qui ſort de l'horiſon, ſans que le pié en ſorte.

NUAISON. *Paſſaat-windt.*

C'eſt tout le tems qui dure un vent fait & uni. Voiez, Monſon & Alizée.

NUE, ou, Nuée. *Wolke.*

C'eſt un amas de vapeurs élevées en l'air, & qui ſe réſolvent ordinairement en pluïes.

LES NUE'ES chaſſent de l'Oüeſt. *De wolken drijven uit Weſt.*

On dit que les Nuées chaſſent de l'Oüeſt, ou du Sud, ou de quelque autre air de vent, pour dire qu'elles viennent du côté qui eſt nommé.

O.

O! du Navire, Holà. *Soo preit-men een ander ſchip wiens naam onbekent is.*

C'eſt ainſi que l'on crie lors-qu'on veut parler à un navire dont on ne ſait pas le nom.

O! du Soleil Roïal, Holà, ou d'un autre nom. *Dus roept-men na een bekent ſchip.*

C'eſt ainſi que l'on crie lors-qu'on veut parler à un navire dont on ſait le nom.

O! d'en-haut. *Soo roepen de geene die op den overloop ſtaan, na de geene die boven op marſſen en maſten zijn.*

C'eſt-ainſi que ceux qui ſont ſur le pont du vaiſſeau, crient à ceux qui ſont ſur les mâts, ou ſur les vergues.

O! de la chaloupe, Holà. *Dus roept-men na 't volk van een ſloep.*

C'eſt-ainſi que l'on crie lors-qu'on veut parler a une chaloupe.

O! Hiſſe, O! Hale, O! Saille! O! Ride. *Dus roept-men na't volk, om de handt aan 't werk te ſlaan.*

Tous ces termes ſont criez par un matelot, dans de certains travaux, mais en différens tems, ſoit-qu'il faille hiſſer quelque choſe, ou la haler, ou la pouſſer, ou rider. Ce cri ſe fait pour faire réünir toutes les forces des travailleurs, afin d'agir de concert; car lors-que celui qui donne la voix prononce un O! avec une voix lente, chacun ſe prépare pour l'éfort qu'il faudra faire, & en achevant le mot, comme par éxemple, Hiſſe, tous travaillent à la fois.

OCCIDENT, ou Oüeſt. *Weſt.*

C'eſt celle des quatre parties du monde qui eſt du côté où le ſoleil Se couche. Il y a un Occident d'E'té & un Occident d'Hiver. Le premier eſt le point de l'horiſon, où ſe couche le Soleil lors-qu'il entre au ſigne de l'E'crevice: c'eſt le tems où ſe font les plus grands jours. L'Occident d'Hiver eſt l'endroit de l'horiſon où il ſe couche, quand il entre au ſigne du Capricorne: c'eſt en ce tems-

là que les jours ſont les plus courts. Ces deux Occidens d'Eté & d'Hiver, ne ſont pas éloignez également, en tous païs, de l'Occident des équinoxes: plus la ſphére eſt oblique, plus cet éloignement eſt grand, c'eſt-à-dire que le pole eſt plus élevé ſur l'horiſon, ou que les païs ſont plus éloignez de la Ligne E'quinoxiale. On dit ſur mer, Vent d'Oüeſt, au-lieu de Vent d'Occident.

OCE'AN. *Oceaan, De groote en woeſte zee.*

C'eſt ce grand amas d'eaux qui environnent la terre, & qui eſt le plus grand de tous les amas d'eaux ſalées & navigables qui ſoient ſur le globe terreſtre. L'Océan eſt joint à la Méditerranée par le détroit de Gibraltar, & détaché de la mer Caſpienne par la partie du vieux continent qui regne au Sud dans le Roïaume de Perſe. On ne navigue point ſur l'Océan avec des galéres, mais ſeulement avec des vaiſſeaux élevez. Néammoins, l'An 1690. les François firent conſtruire quinze galéres à Rochefort qu'ils firent naviguer juſques à Rouën. Voiez, Galére. On dit auſſi la Mer Océane. Voiez, Mer.

O E.

OEIL DL BOEUF. Voiez, Yeux.

OEIL DE PIE, Yeux de pie. *Leeuwers-oogen, Reef-gaaten, Rif-gaaten.*

Ce ſont les trous, ou œillets, qu'on fait le long du bas de la voile au-deſſus de la ralingue, pour y paſſer des garcettes de ris.

OEIL, Yeux, ou Trous de la voile de ſivadiére. *Blinde gaaten.*

Ce ſont deux trous aux deux points d'embas de la ſivadiére, par où s'écoule l'eau que la mer jette dans la ſivadiére.

OEIL de rouë. *Het gat van een wiel.*

C'eſt le trou rond, par où paſſe l'aiſſieu dans la roüe d'un afût de canon.

OEIL DE BOUC. *Oſſen-oog.*

C'eſt un phénoméne qui paroît comme le bout de l'arc-en-ciel, & qui précéde quelquefois l'ouragan, ou quelque tempête.

OEIL. *Oog.*

Ce ſont les ouvertures, ou trous, par où pluſieurs outils d'artiſans ſont emmanchez, ainſi l'on dit l'œil de la hache, de l'erminette, &c.

OEIL au bout de la verge de l'ancre, où entre l'arganneau. *Oog in 't ankerſchagt.*

OEILLET. *Oog.*

C'eſt une boucle que l'on fait au bout de quelque corde.

OEILLET d'étai. *'t Oog van de ſtag.*

C'eſt une grande boucle qu'on fait au bout de l'étai, vers le haut. C'eſt par-dedans cette boucle que paſſe le même etai après-qu'il a fait le tour du ton du mât.

OEILLETS de la tournevire. *Oogen van de kaabelaaring.*

Ce ſont des boucles qu'on fait à chacun des bouts de la tournevire pour les joindre l'un à l'autre avec un quarantenier.

OEUVRES de marée. *Schoonmaaking en kalefaatering in zee met getij van laag waater.*

C'eſt le raboub & le carénage que l'on donne aux vaiſſeaux dans le tems que la mer s'eſt retirée, & que le vaiſſeau eſt échoüé. Mais cette diſtinction, Dans le tems que la mer s'eſt retirée, paroît inutile, car on donne auſſi les

œu-

œuvres de marée en pleine mer, & ce terme ſignifie tout le carénage qui ſe fait en mer, ſoit en haute mer vers le bord, ou ſur un banc, lors-que la mer a refoulé.

OEUVRES vives. *Onder-huidt, Het ſchips onder waater zijnde deel, ofte ook, De buiten-huidt.*

C'eſt la partie d'un vaiſſeau qui entre dans l'eau; & ſelon cette deſcription ſi commune, il ſembleroit que ce mot ne devroit s'entendre que de ce qui eſt compris depuis la quille juſques au premier ou plus bas pont, ou juſques à la ligne d'eau, ou du-moins aux goutiéres du bas pont. Auſſi y a-t-il des gens qui l'entendent de cette maniére, & M. Deſroches paroît être de ce nombre, puis-qu'il dit que l'œuvre morte ſe dit de la partie du vaiſſeau qui eſt hors de l'eau, d'où il s'enſuit que l'œuvre vive eſt la partie qui eſt dans l'eau. Mr. Daſſié paroît auſſi être de ce ſentiment, puiſ-que dans l'état de dépence pour la conſtruction d'un navire, il marque le nombre des piéces de préceintes pour les deux premiers rangs, puis un autre nombre de piéces de préceintes pour l'œuvre morte. Or ſi par l'œuvre mor- il n'entendoit que la dunette, l'acaſtillage, les galeries &c. il ne leur deſtineroit pas des préceintes. Outre cela il deſtine, pour border l'œuvre morte, deux cents bordages de 26. piés de long, 16. pouces de large, & 3. pouces d'épais; puis dans l'article ſuivant il ordonne les bordages pour couvrir le ſecond pont & doubler l'œuvre morte: or la largeur & l'épaiſſeur de ces bordages deſtinez à border l'œuvre morte, ne convient nullement à la dunette, à l'acaſtillage &c. mais bien au bordage extérieur entre le premier pont & le ſecond; l'article des bordages duquel ſecond pont, & de ceux de la doublure, ou ſerrage de l'œuvre morte, vient immédiatement aprés cet article de deux cents bordages pour border l'œuvre morte, qui par ces raiſons, doit être entendu des bordages qui doivent border depuis les dalots, ou goutiéres du premier pont juſques au haut.

Cependant voici comme M. Guillet & Ozanan s'expriment. Les Oeuvres vives ſont toutes les parties du corps du bâtiment compriſes depuis la quille juſqu'au vibord, ou au pont d'enhaut. Les Oeuvres mortes comprennent la dunette, l'accaſtillage, les galeries, bouteilles, teugues, couronnement, vergues & hunes. Les vaiſſeaux de guerre doivent être déchargez de bois par les œuvres mortes, le plus qu'il eſt poſſible, pour être plus legers à la voile.

OEUVRES mortes. *Doodt-werk, Huiſing.*

Elles comprennent toutes les parties du vaiſſeau qui ſont hors de l'eau. ou bien tous les hauts d'un vaiſſeau. Voiez l'article qui précéde celui-ci.

OFICIERS. *Amptelingen in een vloot, of op een ſchip, Amptenaars, Beampten, Officiers.*

Il y a pluſieurs ſortes d'Oficiers ſur mer, ſavoir, Oficiers Généraux, Oficiers Majors, Oficiers ſubalternes, Oficiers en ſecond, Oficiers bleus, Oficiers de port, & Oficiers Mariniers, de chacun deſquels on parle ici en ſon rang. Pour ce qui eſt de leurs apointemens, table, valets, &c. on peut voir l'Ordonnance in 4. page 152. & l'Ordonnance de 1689. Livre 9. Titres 1. 2. 3. & 4.

OFICIERS Généraux. *Vloots-hoofden, Hoofdt-officiers, Hoofdt-bevelhebbers.*

Ce ſont en France l'Amiral, qui a ſous lui deux Vice-amiraux l'un du Po-

nant, l'autre du Levant; trois Lieutenans Généraux, ſix Chefs d'eſcadre. Dans les Provinces Unies il y a un Amiral Général, un Lieutenant-amiral Général, cinq Lieutenans-amiraux. Voiez, Amiral.

„Il eſt de la gravité des Oficiers Généraux, & même des Capitaines, de ſe „tenir derriére le grand mât. Ce ſeroit s'avilir que de ſe tenir devant le „mât, & parmi l'équipage.

OFICIERS Majors. *Majors Officiers, Hooge Officiers, Hoofden.*

C'eſt-à-dire, le Capitaine le Lieutenant & l'Enſeigne du vaiſſeau.

OFICIERS ſubalternes. *Onder-amptenaars, Onder-officieren, Mindere Officiers.*

Ce ſont les Lieutenans & les Enſeignes.

OFICIERS en ſecond. *Een tweede Kapitein, Een tweede Luitenant.*

Ce ſont des Oficiers qui ſont moins anciens que ceux qui ſont en pié, & qui font les fonctions des autres en leur abſence.

OFICIER Bleu. Voiez, Bleu,

OFICIERS de port. *De Officiers van een haven.*

Ce ſont les Capitaines, les Lieutenans & les Enſeignes, qui ſont commis dans les arcenaux de marine du Roi de France, pour avoir ſoin de faire amarrer les vaiſſeaux, de les faire caréner, radouber, mâter, râcler, calfater, braïer, goldronner, garnir, & enfin de toutes les choſes dont les vaiſſeaux pourroient avoir beſoin.

OFICIERS de la ſanté. *De Viſiteurs over de beſmettelijke ſiekten, en andere Officiers daar toe geſtelt.*

Ce ſont ceux qui font les viſites, qui donnent les Lettres de ſanté, qui font faire la quarantaine. Ne pourront les Oficiers de la ſanté des ports de Provence, donner des patentes de ſanté à aucun matelot, s'il n'eſt compris dans le rolle de l'équipage de chaque vaiſſeau; ni même à aucun matelot s'il n'a le congé du Commiſſaire des claſſes.

OFICIERS de la Marine, ou de Marine. *Hooge Officiers.*

Ils ſont auſſi apellez Oficiers Majors à l'égard des Oficiers Mariniers. On voit dans l'Ordonnance de 1689. les peines qui ſont décernées contre les Oficiers Mariniers qui ſe revoltent contre leurs Oficiers Majors. Dans une ſignification plus étenduë de ce mot on y comprend l'Amiral les deux Viceamiraux, les Licutenans Généraux, les Chefs d'eſcadre, &c.

OFICIERS Mariniers. *Scheeps-officiers, Mindere Officiers, te weeten de Schipper, en alle de andere die onder hem zijn.*

Ceux-ci forment ordinairement la ſixiême partie des gens de l'équipage, que l'on choiſit tant pour la conduite, que pour la manœuvre & le radoub des vaiſſeaux, ſavoir, le Maître, le Boſſeman, le Maître Charpentier, le Voilier, & les autres.

O I.

OINT. *Smeer, Reuſel.*

C'eſt pour graiſſer les mâts, les rouëts & diverſes autres choſes.

ONGLET. Voiez, Aſſemblage.

O R.

ORAGE. *Onweer*, Voiez, Tempête.

ORDONNANCES & Réglemens de Marine. *Zee-wetten, en Artijkelbrief.* Voiez, Conſeil de guerre.

ORDONNATEUR. *Een Gemagtigde om de ordres te geven.*

C'eſt

C'eſt un terme qui eſt fort commun dans les Ordonnances de la marine. L'Intendant, ou celui qui ſe trouve Ordonnateur en ſon abſence.

OREILLES de l'ancre. *Anker-ooren.*

C'eſt la largeur des pattes de l'ancre.

OREILLE de liévre. *Een drie-kantig, of drie-hoekig zeil.*

Une voile apareillée en oreille de liévre eſt une voile latine, ou à tiers point, ce qui la rend différente des voiles à trait quarré.

ORGANEAU, Arganeau. *Anker-ring.*

C'eſt un gros anneau de fer, qui eſt paſſé au bout de la verge de l'ancre, & qui ſert à amarrer le cable, ou à étalinguer le cable.

ORGUES. *Orgel-pijpen.*

C'eſt une machine compoſée de pluſieurs canons d'arquebuſes, ou de mouſquets, atachez & enclavez ſur une piéce de bois, qui ſe tirent ou tout-à-la-fois, ou ſéparement. On s'en ſert pour défendre les bréches & autres lieux qu'on ataque, & les Eſpagnols s'en ſervent ſur leurs vaiſſeaux pour défendre l'abordage.

ORGUES. *Roofters.*

Quelques-uns apellent Orgues les dalots qui ſont faits dans le premier pont de certains vaiſſeaux, comme de ceux que les Hollandois envoient aux Indes, pour faire tomber à fond de cale l'eau qui pourroit entrer dans le vaiſſeau.

ORIENT. *Ooſt.*

L'Orient eſt le premier des quatre points cardinaux du monde, & celui où ſe lève le Soleil lors-qu'il eſt dans l'Equateur, ce qui le fait auſſi apeller Orient équinoxial. Il y a l'Orient d'Eté & l'Orient d'Hiver; l'un où le Soleil ſe lève dans les plus longs jours de l'année, & l'autre où il ſe lève dans les plus courts. On apelle Orient du Soleil ſon amplitude Orientale, laquelle eſt l'arc de l'horiſon terminé par le point où il ſe lève & le point de l'Orient équinoxial.

ORIENTER quelque choſe. *Het Ooſt, Weſt, Suid, en Noord, ten opſigt van een ſeekere plaats afteekenen.*

C'eſt diſpoſer, ſitüer à l'égard de l'Orient & des autres points cardinaux. La bouſſole eſt d'un grand uſage pour orienter un plan; ce qui veut dire, marquer la ſituation d'un plan ſur la terre, à l'égard des quatre parties cardinales du monde.

ORIENTER quelque choſe. *Een plaats of een ſchip op ſijn regte breedte en lengte ſetten.*

C'eſt la tourner de telle ſorte qu'elle ſoit dans la ſituation que l'on ſouhaite à l'égard de quelque partie du monde.

ORIENTER les voiles. *De zeilen redderen, kant ſetten, ſchavieelen, ſchevieelen.*

C'eſt les braſſer & ſituer de maniére qu'elles reçoivent le vent.

ORIENTE les voiles pour tenir le vent. *Set de zeilen by de windt.*

ORIN, Hoirin. *Boei-reep.*

C'eſt une groſſe corde atachée à la croiſée de l'ancre par l'un de ſes bouts, & qui tient par l'autre bout à une boüée qui marque l'endroit précis où eſt l'ancre.

ORISON. Voiez, Horiſon.

ORLE, Ourlet autour des voiles. *Zoom.*

ORSE. *Bakboord.*

C'eſt un terme de Levant pour dire Babord, ou main gauche.

ORSE. *Te loef.*

Parmi les Levantins Orſe eſt auſſi un terme de commandement, pour dire, Au lof, quand on a beſoin de ſerrer & de tenir le vent.

ORSER. *Tegen de windt, of in de windt oprocijen.*

C'eſt aller contre le vent, aller à vent contraire par le moien des rames. Ce terme n'eſt en uſage que chez les Provenceaux.

ORTHODROMIE. *Regt koers.*

C'eſt la route en droite ligne que fait un vaiſſeau, en ſuivant un des trente-deux vents qui ſont marquez ſur la bouſſole. Orthodromie ſignifie droite Courſe, comme Loxodromie ſignifie Courſe oblique.

ORTIVE. Amplitude Ortive. *Een ſtaars-eevenaars-breedte, of hoe ver van't Ooſt een ſtar rijſt.*

C'eſt l'arc de l'horiſon qui ſe trouve entre le point où ſe lève un aſtre & celui du vrai Orient, où ſe fait l'interſection de l'horiſon & de l'Equateur. Il y en a une Boréale, & une Auſtrale. On dit auſſi, Latitude Ortive.

O S.

OSSEC, Sentine. *Durk, Sood.*

C'eſt la ſentine, le bas de la pompe où ſe reçoivent toutes les eaux, Quelques-uns croient que comme on entend, par ce mot ce qui ſert à mettre le navire au ſec, il a été fait par corruption du mot, Au ſec. Voiez, Sentine.

OSSEC. *Hoos-gat.*

On apelle auſſi Oſſec ſur les riviéres, l'endroit où s'amaſſent les eaux du bateau qu'on vuide avec l'eſcope.

OSTRELIN. *Ooſterling.*

Ce mot vient de l'Anglois, & on apelle Oſtrelins ceux qui ſont Orientaux à l'Angleterre. Il ſe dit particuliérement des villes confédérées dont Lubec eſt la capitale.

O U.

OUAGE, ou, Oüaiche. *De laag, Sog.*

C'eſt le ſillage, ou la trace que le vaiſſeau fait ſur la mer.

TIRER un vaiſſeau en Oüaiche, ou le toüer, ou remorquer. *Naſleepen.*

C'eſt ſecourir un vaiſſeau qui eſt incommodé, ou peſant à la voile, en le toüant, ou remorquant, par l'arriére d'un autre vaiſſeau : ce qui ſe fait de la ſorte. Le vaiſſeau qui remorque, ou tire en oüaiche, atache le bout d'un cable, ou d'une hanſiére, au pié de ſon grand mât, & faiſant paſſer l'autre bout par un ſabord de l'arriére, il fait porter ce bout à bord du vaiſſeau incommodé, & l'y aïant fait amarrer au pié du mât de miſéne, il tire & remorque ce même vaiſſeau incommodé. Le vaiſſeau matelot de l'Amiral, le voiant deſemparé lui donna un cable & le tira en oüaiche.

TRAINER un pavillon ennemi en oüaiche. *Een vyandtlijke vlag, tot eer-teeken van overwinning, agter uit laaten ſteeken, of ſleepen.*

C'eſt pour marquer qu'on revient victorieux qu'on met à l'arriére de ſon navire quelque pavillon qu'on a pris ſur l'ennemi, & on le laiſſe pendre en bas juſqu'à fleur d'eau. Nous mîmes un pavillon Eſpagnol ſur nos bâtimens, & ſur ceux que nous venions de prendre, avec le pavillon Anglois & François en oüaiche.

OVERLANDRES. *Overlanders.*
Petits bâtimens qui naviguent ſur le Rhin & ſur la Meuſe, & qui chargent ordinairement de la terre, pour faire des ouvrages, de la potterie, & du verre.

OUEST, ou Occident. *Weſt.*
C'eſt un des quatre points cardinaux du monde, c'eſt-à-dire, du ciel, ou de la terre; le lieu où le Soleil & les autres aſtres ſe couchent à notre égard. Voiez, Occident.

OUEST, Vent d'Oüeſt. *Weſt-windt, Weſt.*
C'eſt le vent qui vient du côté du Couchant, & qui eſt l'un des quatre vents cardinaux éloignez entre eux chacun de quatre-vingts-dix degrès.

OUEST-NORD-OUEST. *Weſt-noord-weſt.*
C'eſt un des deux vents qui ſont entre l'Oüeſt & le Nord-oüeſt.

OUEST-SUD-OUEST. *Weſt-ſuid-weſt.*
C'eſt un des deux vents qui ſont entre l'Oüeſt & le Sud-oüeſt.

OUEST-QUART-DE-NORD-OUEST, ou quart-au-nord-oüeſt. *Weſt-ten-noorden.*
C'eſt le vent qui eſt entre l'Oüeſt & l'Oüeſt-nord-oüeſt, parce-qu'il eſt le quart de l'eſpace entre l'Oüeſt & le Nord-oüeſt, & qu'il eſt le plus proche de l'Oüeſt.

OUEST-QUART-DE-SUD-OUEST, ou quart-au-ſud-oüeſt. *Weſt-ten-ſuiden.*
C'eſt le vent qui eſt entre l'Oüeſt & l'Oüeſt-ſud-oüeſt, ainſi nommé parce-qu'il eſt au quart de l'eſpace entre l'Oüeſt & le Sud-oüeſt, & qu'il eſt le plus proche de l'Oüeſt.

OURAGAN. *Orkaan, Ouragan, Orcaen, Hercan, Orcan.*
C'eſt une tempête horrible & très-violente. Elle ſe forme par la contrariété de pluſieurs vents qui ſouflant tantôt d'un côté & tantôt d'un autre, élèvent des flots prodigieux qui ſe briſent les uns contre les autres. Ces ouragans n'arivoient autrefois que de ſept ans en ſept ans, mais depuis ils ont été plus fréquens; ils arivent ordinairement depuis le vingt ou vingt-cinq de Juillet juſques au quinze d'Octobre dans les iſles Antilles. Quand, l'ouragan doit venir, la mer vient d'ordinaire, tout-à-coup, auſſi unie qu'une glace, ſans faire paroître le moindre ſoulevement de ſes eaux ſur ſa ſurface, après quoi l'air s'obſcurcit, & s'étant rempli de toutes parts d'épais nuages, il s'enflame & s'entrouvre de tous côtés par d'éfroïables éclairs, qui durent aſſez longtems, & qui ſont ſuivis des accidens les plus afreux. Ceux qui ſont alors moüillez dans les rades doivent appareiller au plutôt, & s'éloigner des terres, pour laiſſer paſſer la fureur de l'ouragan, en ſe laiſſant dériver après avoir mis leur mâts de hune & leurs vergues bas. Les habitans des iſles Antilles ſe retirent pendant l'Ouragan dans de petites cabanes bâties ſur le modèle de celles des Caraïbes: car on a remarqué par expérience, que ces petites hutes de figure ronde, qui n'ont point d'autre ouverture que la porte, & dont les chevrons touchent la terre, ſont ordinairement épargnées, pendant-que les maiſons élevées ſont renverſées.

OURSE. La petite Ourſe, ou, Le Chariot. *De Beer, De kleine Beer.*
La petite Ourſe comprend ſept étoiles qui ſont ordinairement apellées le Chariot.
C'eſt elle qui a donné le nom au Pole Arctique du mot Grec qui ſignifie Ourſe.

OURSE, La grande Ourſe. *Den grooten Beer.*

C'eſt une conſtellation voiſine de la petite Ourſe, qui ſelon quelques-uns eſt compoſée de cinquante-ſix étoiles, & qui a une ſituation contraire. Elle a ſept étoiles plus viſibles & brillantes, diſpoſées auſſi-bien que la petite Ourſe, en Chariot, dont l'une eſt de la troiſiême grandeur, & les ſix autres de la ſeconde.

OURSE d'artimon. Voiez, Hource.

OUTIL, Outils. *Werktuigen.*

C'eſt tout inſtrument dont les artiſans ſe ſervent pour l'éxécution manuelle de leurs ouvrages. Les Charpentiers de navire en ont de diverſes ſortes, dont la plupart ſont ici mentionez en leur rang.

OUVERT. Etre à l'ouvert d'une paſſe. *Oopen-gaats zijn.*

C'eſt être vis-à-vis de quelque choſe comme de l'entrée d'un port, d'une rade, ou d'une riviére.

OUVERTURE. *Glop.*

C'eſt un petit détroit entre deux éminences, ou montagnes.

OUVERTURE & Fermeture de la chaîne d'un port. *Het openen en ſluiten van de ketting, of van de boomen.*

OUVRIERS, Travailleurs, Manœuvres. *Sinuwers, Chiouwers, Tſinuwers, Arbeiders.*

Ce ſont ceux qui travaillent à quelque partie particuliére d'un vaiſſeau, & qui ne ſont pas Charpentiers. Ce ſont auſſi tous ceux qui travaillent dans les ateliers de conſtruction, à quelque ſorte d'ouvrage que ce ſoit. Les Ouvriers journaliers, ou travaillant à la journée dans le parc, commenceront leur travail pendant l'Hiver à ſept heures du matin, & ils firniront à ſix heures du ſoir. En E'té ils commenceront à cinq heures & finiront à huit. Il leur ſera donné une demie-heure le matin pour déjeuner, une heure entiére depuis onze heures juſques à midi pour le dîner, & une autre demie-heure pour la collation, qui ſera retranchée dans les mois d'Hiver, & dans ce tems-là les Ouvriers ne feront que deux repas. Le déjeuner & la collation ſe feront toujours dans le parc, ſans qu'il ſoit libre d'en ſortir pour ce ſujet. Les heures du travail & du repos ſeront marquées par le ſon d'une cloche, & aucun des Ouvriers ne quittera l'ouvrage que cette cloche n'ait ſonné, à peine &c. Voiez, Manœuvres.

OUVRIR. *Twee voorwerpen, als twee toorens, van malkanderen onderſcheidelijk ſien.* Voir l'un par l'autre, ou l'un dans l'autre. *Over malkandere, of door malkanderen ſien.*

On dit, Ouvrir deux pointes, ouvrir deux clochers, ouvrir deux moulins à vent, c'eſt-à-dire qu'on eſt ſitüé de telle ſorte qu'on ne voit pas l'un par l'autre, ou l'un dans l'autre, les deux objets, comme deux pointes, deux clochers &c. & qu'au-contraire on les voit ſéparément.

O X.

OXYCRAT. *Eek-waater. Azijn-waater.*

C'eſt une portion de vinaigre ſur cinq ou ſix fois autant d'eau. C'eſt un reméde facile & promt qui ſert à adoucir les ardeurs des inflamations, & à guérir les douleurs que cauſe la trop grande chaleur. On s'en ſert pour rafrâichir le canon dans un combat: on en donne auſſi quelquefois aux équipages.

PACFI, ou Pafi, Le grand Pacfi. *'t Grootezeil, Schoqverzeil.*
C'eſt la grande voile, la plus baſſe voile, qui eſt au grand mât. Voiez, Voile.
PACFI, Le petit Pacfi, ou Pacfi de bourcet. *Fok-zeil, Fokke-zeil, Fok.*
C'eſt la voile de miſéne. Voiez, Voile.
ETRE aux deux Pacfis. *Met de onder-zeilen loopen.*
C'eſt être aux deux baſſes voiles.
PACIFIER. Se Pacifier. *Stil worden, Beſtillen.*
On ſe ſert de ce terme ſur mer. La mer ſe Pacifia. L'air fut Pacifié par un grand calme.
PACIFIQUE. Voiez, Mer.
PAGAIE. *Schepper, Pagaai.*
C'eſt le nom que les Sauvages donnent à l'aviron dont ils ſe ſervent pour nager dans une maniére de canot qu'ils apellent Pirogue.
PAGES, Mouſſes, Garçons, *Jong, Jongens, Muſſen.*
Ce ſont les jeunes gens de l'équipage, aprentis matelots, ou élèves de la navigation. Voiez, Mouſſes.
PAGE de la Chambre du Capitaine. *Kajuit-wagter.*
C'eſt le garçon qui ſert le Capitaine.
PAILLASSES. *Bult-ſakken.*
C'eſt pour coucher les matelots.
PAILLES de bittes. *Beeting-bouts.*
Ce ſont de longues chevilles de fer qu'on met à la tête des bittes pour tenir le cable ſujet.
PAïS-SOMME. *Ondiepte.*
C'eſt un bas-fond où il y a peu d'eau.
PALAN. *Taakel.*
C'eſt un aſſemblage d'une corde, ou de deux, d'un mouffle à deux poulies, & d'une poulie ſimple qui lui eſt opoſée. On s'en ſert pour embarquer & pour débarquer des marchandiſes & autres peſans fardeaux. Une de ces cordes s'apelle E'tague, *Mantel*, & l'autre Garant, *De Looper*, ou *Val.* Le Palan, dit un autre Auteur, eſt la corde qu'on atache à l'étai, ou à la grande vergue, ou à la vergue de miſéne, pour tirer quelque fardeau, ou pour bander les étais. Il eſt compoſé de trois cordes, ſavoir celle du palan, l'étague & la driſſe. Il a des pattes de fer au bout qui deſcend en-bas. Il a trois poulies, l'une deſquelles eſt double. Celui du mât de miſéne ne s'en détache jamais, comme étant du ſervice ordinaire.
GRANDS PALANS. *De groote Taakels.*
Ce ſont ceux qui tiennent au grand mât.
PALAN ſimple. *Een enkelde Taakel.*
PALANS de miſéne. *Fokke-taakels.*
Ce ſont ceux qui ſont atachez au mât de miſéne, & qui ſervent à haler à bord les ancres & la chaloupe, à rider les haubans &c.
PALAN à caliorne. *Gijn.*
C'eſt la caliorne entiére. Voiez, Caliorne.
PALAN à candelette. Voiez, Candelette.
PALANS d'étai. *Taakels in de ſtag.*
On entend ceux qui ſont amarrez à l'étai.

PALAN de ſurpente. *Vithouwer.*

PALAN d'amure. *Hals-taalie.*

C'eſt un petit palan dont l'uſage eſt d'amurrer la grande voile par un gros vent.

PALANS de bout. *Treiſen, Trenſen, Trijſen.*

Ce ſont de petits palans frapez à la tête du mât de beaupré par-deſſous, dont l'uſage eſt de tenir la vergue de ſivadiére en ſon lieu, & d'aider à la hiſſer lors-qu'on la met à place.

PALANS pour rider les haubans. *Wandt-taalies.*

PALANS de retraite. *Taalies tot 't geſchut, Inwijkende Taalies.*

Ce ſont auſſi de petits palans, dont les Canoniers ſe ſervent pour remettre le canon dedans, quand il a tiré, lors-que le vaiſſeau eſt à la bande.

PALANS de canon. *Taakels tot 't geſchut.* Voiez, Droſſe, ou Triſſe.

PALANQUER. *Taakelen, Taalien.*

C'eſt ſe ſervir des palans, ſoit pour mettre les fardeaux dans un vaiſſeau, ou pour les débarquer.

PALANQUE. *Taalie aan, Taalie aan.*

C'eſt un commandement pour faire ſervir, ou tirer ſur le palan.

PALANQUIN. *Taalie.*

C'eſt un petit palan qui ſert à lever de médiocres fardeaux. Il y en a de doubles & de ſimples.

PALANQUINS de ris. *Reef-taalien.*

Ce ſont des palanquins que l'on met aux bouts des vergues des huniers; par le moien deſquels on y amène les bouts des ris, quand on les veut prendre.

PALANQUINS ſimples de racage, *Rakke-troſſen, Rakke-taalies.*

On s'en ſert pour guinder ou amener le racage de la grande vergue, lors qu'il faut guinder ou amener la vergue.

PALANQUINES. Voiez, Balancines.

PALARDEAUX. *Lappen, Moſch-lappen, Houte-proppen, Sluit-ſtukken.*

Ce ſont des bouts de planches que les Calfateurs couvrent de goldron & de bourre, pour boûcher les trous qui ſe font dans le bordage. Quelques-uns apellent auſſi Palardeaux des tampons qui ſervent à boûcher les écubiers.

PALE d'aviron, Palme d'aviron. *Spaan, Handt, of Bladt van de riem.*

C'eſt le bout plat de l'aviron qui entre dans l'eau.

PALE'AGE. *Sout-of-kooren-ſchietinge.*

C'eſt l'action de mettre hors d'un vaiſſeau les grains, les ſels, & autres marchandiſes qui ſe remüent avec la pelle, & l'obligation où les matelots ſont de les décharger. Les matelots n'ont point de ſalaire pour le palcage & le manéage, mais ils en ont pour le guindage & le remuage.

PALME, E'tenduë de la main. *Palm, Span.*

Les Anciens avoient le grand Palme & le petit Palme, qui partageoient le pié en deux parties inégales. Le grand palme, qui étoit de la longueur de la main, étoit de douze doigts, ou neuf pouces de Roi; & le petit, de quatre doigts, ou trois pouces. On ſe ſert encore aujourdhui de cette meſure en Italie, & le palme y eſt différent ſelon les lieux. Le Palme Romain moderne eſt de huit pouces trois lignes & demie; celui de Naples eſt de huit pouces ſept lignes; & celui de Génes, de neuf pouces deux lignes. La

plus commune étenduë du palme eſt de huit pouces. Il faut quatre palmes & quatre cinquiémes pour faire une aune de Paris. Le Palme, dit un Auteur, contient cinq doigts; le doigt eſt la ſeiziême partie du pié; le pié eſt de douze pouces; le pouce contient douze lignes; la ligne eſt l'épaiſſeur d'un grain de blé, ou environ.

„Dix Palmes font un pié Rhénan, ou de douze pouces.

PALME d'aviron. Voiez, Pale.

PANNE, Mettre en Panne. *Een bylegger maaken, Byleggen, te weeten als de voor-zeilen op de maſt leggen, of op de windt gebraſt worden, en de agter-zeilen draagen.*

C'eſt virer le vaiſſeau vent devant, & mettre le vent ſur toutes les voiles, ou ſur une partie, afin de ne pas tenir ni prendre le vent, ce qui ſe fait quand on veut retarder le cours du vaiſſeau, pour atendre quelque choſe, ou laiſſer paſſer les vaiſſeaux qui doivent aller devant; mais cela ne ſe fait que de beau tems. Nous mîmes nos voiles d'avant en panne, & notre grand hunier à porter, pour laiſſer paſſer les vaiſſeaux qui avoient ordre de chaſſer de l'avant.

ETRE en Panne. *Met de zeilen op de maſt leggen. In de windt leggen.*

C'eſt ne pas tenir, ni prendre le vent.

ETRE pris ſur Panne. *In de windt krijgen.*

METTRE un vaiſſeau en Panne. *Op de windt braſſen.*

C'eſt faire pancher un vaiſſeau, en mettant le vent ſur ſes voiles ſans qu'il faſſe de chemin, & cela ſe fait afin d'étancher une voie d'eau qui ſe trouve de l'autre bord du vaiſſeau, du côté que le vent vient.

PANEAUX, *Luiken, Dekſels.*

C'eſt l'aſſemblage des planches qui ſervent de trapes, ou mantelets, qui ferment les écoutilles d'un vaiſſeau. Les paneaux communs s'apellent paneaux à vaſſoles.

PANEAUX à boîte. *Stulp-luiken.*

Ce ſont des paneaux qui s'emboîtent avec une bordure qu'on met autour de ces ſortes d'écoutilles, au-lieu que les paneaux à vaſſoles tombent dans les feüillures des vaſſoles. Voiez, Écoutille.

LE grand Pancau. *'t Groot luik.*

C'eſt la trape, ou mantelet, qui ferme la plus grande écoutille, laquelle eſt toujours en avant du grand mât.

PANON. Voiez, Plumet.

PANTENNE. Voile en Pantenne. Voiez, Voile.

PANTOQUIE'RES, Pantochéres. *Scheer-lijnen, Scheer-lijntjes om het wandt te ſwichten.*

Ce ſont des cordes de moienne groſſeur, qui font un entrelaſſement entre les haubans de ſtribord & de babord, pour les tenir plus roides & plus fermes, & pour aſſurer le mât dans une tempête, ſur-tout lors-que les rides ont molli: elles traverſent les haubans d'un bord à l'autre.

PAPIERS & Enſeignemens. *Brieven.*

Ce ſont tous les papiers & manuſcrits qui ſe trovent dans un vaiſſeau. Les Papiers & enſeignemens du vaiſſeau échoüé.

PAPIER de cartouche, ou de gargouſle. *Kardoes-pampier.*

C'eſt de gros papier gris dont on ſe ſert pour faire les gargouſles: on le for-

me ſur un moule, puis on l'emplit de mitrailles.

PAQUEBOT, Paquet-bot, Paquet-boot. *Pak-boot.*

C'eſt le nom des vaiſſeaux qui ſervent au paſſage de Douvres à Calais, & de Calais à Douvres; de la Brille à Harwich, & de Harwich à la Brille, d'Angleterre en Eſpagne &c. Voiez, Bot.

PAR. *Op.*

C'eſt une prépoſition dont on ſe ſert ſur mer d'une façon particuliére. Nous étions Par la hauteur des trente degrès. On n'ataque pas un vaiſſeau quand il eſt Par huit braſſes d'eau.

PARADE. Faire la Parade. Tous les vaiſſeaux firent la Parade, & chacun déploia tous ſes pavillons. *Alle de ſchepen praalden met al de vlaggen die ſe hadden, en lieten uitwaaijen.*

C'eſt orner un vaiſſeau de tous les pavillons qui ſont à ſon bord, & de tous ſes pavois. On dit auſſi, Parer. Les vaiſſeaux ſeront parez de flames.

PARADIS, Baſſin. *Dock, Kom.*

C'eſt la partie d'un port où les vaiſſeaux ſont en plus grande ſureté. Voiez, Baſſin & Chambre.

PARAGE, *Streek, Zee-ſtreek.*

C'eſt un eſpace, ou étenduë de mer ſous quelque latitude que ce puiſſe être. On dit, Dans ces parages on voit beaucoup de vaiſſeaux. Il fait bon croiſer à la vuë de Belliſle & de l'Iſle-dieu; c'eſt un bon parage pour croiſer ſur les vaiſſeaux qui veulent entrer dans les ports de Bretagne, de Poitou & de Saintonge.

VAISSEAUX qui ſont en Parage. *Schepen die uit zijn om te kruiſſen.*

C'eſt à-dire que ces vaiſſeaux, ſont en certains endroits de la mer où ils peuvent trouver ce qu'ils cherchent.

CHANGER de Parage. *Verzeilen, Herwaarts of derwaarts verzeilen.*

VAISSEAU mouillé en Parage. *Een Schip in zee ten anker leggende.*

C'eſt à-dire que ce vaiſſeau eſt moüillé dans un lieu d'où il peut apareiller quand il voudra.

PRALLE'LES de l'E'quateur. *Paralels, of Evenwydige kringen.*

Ce ſont des cercles qui marquent la latitude ſur des cartes géographiques, & qui ſont en éfet parallèles à l'E'quateur, aïant le Pole pour leur centre commun. Les deux Tropiques, & tous les autres cercles de déclinaiſon, ſont des Parallèles.

PARC. *Hock.*

C'eſt dans un arcenal de marine le lieu où les magaſins généraux & particuliers ſont renfermez, & où l'on conſtruit les vaiſſeaux du Prince. Après que la retraite aura été ſonnée perſonne ne pourra entrer dans l'enclos du parc & des magaſins, ſi ce n'eſt par un ordre exprès des principaux Oficiers du port, & pour quelque afaire extraordinaire.

PARC de l'artillerie. *Schut-werf.*

PARC dans un vaiſſeau. *Een Hock tot de beeſten in een ſchip.*

C'eſt un lieu qui eſt fait de planches, entre deux ponts, pour enfermer les beſtiaux que les Oficiers font embarquer pour leur proviſion. L'Ordonnance dit, Parcs & cages de moutons, volailles & beſtiaux.

PARCLOSES. *Vullingen in't ruim.*

Ce ſont des planches qu'on met à fond de cale ſur les piéces de bois nom-

mées

mées Vitonnieres. Ces planches ſont mobiles & elles ſe lèvent quand on veut voir ſi rien n'empêche le cours des eaux qui doivent aller à l'archi-pompe.

PARCOURIR les coutures & changer les étoupes. *De naaden beſoeken, en 't werk veranderen.*

C'eſt les viſiter pour calfater où il en eſt beſoin.

PARE'. *Klaar, Gereedt, Vaardig, Paraat.*

C'eſt-à-dire, prêt à faire quelque choſe, ou à être manœuvré, ou à ſe battre.

ETRE PARE' *Klaar zijn, Klaar raaken.*

Ce vaiſſeau tâcha de nous aborder pendant pluſieurs jours, mais nous trouvant auſſi parez la nuit que le jour &c.

CANONIERS, qu'on tienne tout Paré, & que rien n'embaraſſe le pont. *Konſtaapels, ſiet dat alle ding klaar is, en dat niets onſe dek en belemmert.*

PAREAU, Parcaux, Parres. *Paro, Paros.*

C'eſt une ſorte de grande barque des Indes, qui a le devant & le derriére fait de la même façon. On met indifféremment le gouvernail dans l'un & dans l'autre quand il faut changer de bord.

„Les Parres ſont des vaiſſeaux dont on ſe ſert vers Ceilon, qui ont beau-„coup de raport aux cagues de Hollande. Ce ſont des bâtimens de char-„ge qui ne perdent point de vuë les côtes. On s'en ſert principalement „dans la Tutocorie, aux côtes de Malabar, où les habitans, qui vivent de „l'induſtrie qu'ils ont à pêcher les perles, s'apellent *Paruaes*, à-cauſe qu'ils „vont à cette pêche avec cette ſorte de bâtiment.

„Les Corſaires de Malabar ſe ſervent auſſi d'un bâtiment à rames qu'ils „nomment Paro, ou Pareau; ce peut bien être le même.

PARENSANE. Faire la Parenſane. *Sig klaar maaken om te zeilen.*

Les Levantins diſent, Faire la Parenſane, pour dire, mettre les ancres, les voiles & les manœuvres en état de faire route. Voiez, Appareiller.

PARER un cap. *Boven komen, of raaken.*

C'eſt-à-dire, Doubler un cap, paſſer au-delà & le laiſſer à côté. Nous fûmes trois jours à Parer le cap. Voiez, Doubler.

PARER quelque choſe. *Jets klaar maaken.*

C'eſt la débaraſſer & ſe mettre en état de s'en ſervir. Pare le cabeſtan. Pare une barique de vin pour faire du bruvage.

PARER un cable. *Een kaabel klaar houden.*

C'eſt mettre un cable en état de s'en ſervir.

PARER une ancre. *Een anker klaar houden.*

C'eſt mettre une ancre en état de s'en ſervir; c'eſt-à-dire qu'on l'a débaraſſée, & qu'elle eſt-prête pour la moüiller.

PARE à virer. *Maakt klaar om te wenden; Ree, Ree, elk op ſijn werk.*

C'eſt un commandement que le Capitaine fait à l'équipage, & qu'il répéte deux fois à haute voix, quand on eſt prêt à changer de bord, afin-que chacun ſe prépare à faire comme il faut la manœuvre de revirement.

PARE à carguer. *Sta klaar by uw gordings.*

PARER un banc, Parer un danger. *Afhouden.*

C'eſt éviter un banc. On dit, Nous fimes le Nord-eſt pendant quatre horloges pour parer le banc.

SE PARER. *Sig klaar maaken, Alles klaar maaken.*

C'eſt agir pour ſe tenir prêt & en état. Nous aperçûmes deux navires au vent à nous, qui avoient le cap ſur nous, ce qui fit que nous virâmes pour nous parer.

PARFUMER un vaiſſeau. *Genever-beſien en teer in 't ſchip tuſſchen deks branden, en met azijn beſproeijen en beſprengen.*

C'eſt faire brûler du goldron & du genévre, & jetter du vinaigre entre les ponts d'un vaiſſeau. Les bâtimens & les hommes ſeront parfumez.

PARQUET. *Kogel-bak.*

C'eſt un petit retranchement fait ſur le pont avec un bout de cable, ou d'autre groſſe corde : on met dans ce retranchement des boulets de canon, pour les avoir tout-prêts quand on en a afaire.

C'eſt auſſi le retranchement où l'on tient les boulets dans un magaſin. Le Commiſſaire général de l'artillerie de la marine doit tenir la main à ce que les canons & les mortiers qu'on tire des vaiſſeaux qu'on deſarme, ſoient portez où ils doivent être; que les canons de fonte ſoient ſéparez de ceux de fer, & rangez par calibres; que les boulets ſoient mis dans leurs parquets, & les bombes & les grenades chargées, ſéparées de celles qui ne le ſont point.

PART. Etre à la part. *Op reine kaap vaaren.*

C'eſt-à-dire que l'équipage d'un vaiſſeau aura ſa part des priſes qu'on fera ſur les ennemis. On ſe ſert de la même expreſſion pour ceux qui vont aux pêcheries, & qui ne reçoivent point de gages, mais ont une certaine part réglée.

PARTAGER le vent. *Over beide zijden even hoog loeven.*

C'eſt prendre le vent en pluſieurs bordées à-peu-près égales, tantôt d'un côté, & tantôt de l'autre.

PARTAGER le vent, Partager l'avantage du vent. *Even hoog loeven.*

C'eſt louvoier ſur le même rumb de vent que celui à qui on le veut gagner, ou qui le veut gagner ſur vous, & ne pouvoir parvenir à le gagner, quoi-que ſans le perdre auſſi, c'eſt-à-dire, ſans tomber ſous le vent ; mais ſe maintenir toujours l'un & l'autre. Notre vaiſſeau ne pouvant mettre la frégate à-vau-le-vent de lui, tâcha du-moins d'en partager l'avantage.

PARTANCE. *De tijdt van t' zeil te gaan.*

C'eſt le tems qu'on part de quelque lieu. C'eſt auſſi le départ même. Nous avons toujours de belles partances.

COUP de Partance, ou de Partement ; Signal de Partance. *Schoot, of Sein om t' zeil te gaan, of om onder zeil te gaan.*

C'eſt le coup de canon ſans bale qu'on tire pour avertir qu'on eſt ſur le point de mettre à la voile. Notre Amiral tira le coup de partance.

ETRE de Partance. *Onder zeil zijn.*

C'eſt être en état de partir.

BANNIE'RE de Partance. *De Blaauwe Vlag.*

C'eſt le pavillon qu'on met à la poupe, pour avertir l'équipage qui eſt à terre qu'il ait à venir à bord pour appareiller.

„ C'eſt une banniére bleuë chez les Hollandois.

ARBORER la banniére de Partance. *De blaauwe vlag agter af laaten waaijen.*

PARTEMENT. Le lieu du Partement d'un vaiſſeau. *De plaats van daar 't ſchip vaart.*

PAS, Un Pas. *Een treede, Een ſchreede.*

C'eſt une ſorte de meſure qui ſe prend de l'eſpace qui eſt entre les deux piés d'un animal quand il marche. Le Pas Commun eſt de deux piés, de Roi, & le Pas Géometrique de cinq piés. Le mille d'Italie eſt de mille pas geómetriques; la lieuë de France de trois mille pas; & la lieuë d'Allemagne de quatre mille.

PAS, Pas de Calais. *Engte zees, De hoofden in 't Kanaal.*

Pas ſignifie un détroit entre deux terres, comme celui qui eſt entre Calais & Douvres, qu'on apelle le Pas de Calais.

PAS de haubans. Voiez, Enfléchures.

PASSAGERS. *Scheepelingen, Paſſagiers.*

Ce ſont ceux qui paſſent ſur un vaiſſeau ſans être de l'équipage, & qui pour cet éfet paient leur paſſage ainſi qu'il a été convenu.

PASSE. *Zee-gat, Gat, Vaar-waater.*

C'eſt un canal, ou largeur de mer, ou paſſage entre deux terres, ou entre deux bancs, par où paſſent les vaiſſeaux pour entrer dans un port, ou dans une riviére. Dans les iſles de l'Amérique au-lieu de dire Paſſe, on dit Débouquement. Nous nous trouvâmes entre l'iſle & un rocher où il n'y avoit que la paſſe d'un navire.

ENTRER dans une Paſſe. *Binnen-gaats loopen.*

PASSER ſous le beaupré. Ce navire a paſſé ſous notre beaupré. *Voor-overloopen, Dwars voor de boeg komen, Voor, of voor-by de boeg van een ander ſchip zeilen. Dat ſchip heeft voor ons overgeloopen.*

C'eſt une maniére de parler qui veut dire qu'un vaiſſeau à paſſé fort-près de l'avant d'un autre.

„On regarde en mer comme une civilité, de ne paſſer pas ſous le beaupré „d'un autre, quand on peut y paſſer.

PASSE du monde ſur le bord. *Val, Val op de reep-val.*

PASSE-PAR-TOUT. Voiez, Scie.

PASSEPORT. *Geleide-brief, Zee-brief, Paspoort.*

„Les Maîtres de vaiſſeau des Provinces Unies ne vont point en mer qu'ils „n'aïent pris un congé & paſſeport au lieu du partement, lequel paſſeport „leur eſt donné par la Régence. Les paſſeports doivent contenir le nom „du Maître & du vaiſſeau, la capacité du vaiſſeau, & quels en ſont les „propriétaires en tout ou en partie; & ces déclarations du Maître doivent „être afirmées par ſerment.

PASSER au vent d'un vaiſſeau. *Boven de windt komen; De loef afwinnen, afſteeken, afknijpen.*

On dit, Paſſer au vent d'un vaiſſeau lors-qu'on lui gagne le vent. Voiez, Gagner.

PASSE-VOLANT. *Kneepeling, Mortepaye.*

C'eſt un faux matelot qu'un Capitaine, ou un Maître de vaiſſeau, fait paſſer en revuë pour faire trouver ſon équipage complet.

PASSE-VOGUE. *Een groote kragt van roeijen.*

C'eſt un éfort qu'on fait de ramer plus fort qu'à l'ordinaire.

PASSE-VOLANTS. *Houte ſtukken.* Voiez, Fauſſes-lances.

Lors-que M. de Pontchartrain entra dans la Marine, il fit ordonner qu'il n'y auroit que les vaiſſeaux portant ſeize canons qui pourroient naviguer

aux isles de l'Amérique. Pour satisfaire à ce nouvel ordre si génant, on mit des canons de bois apellez Passe-volants.

PATACHE. *Petas, Petaszen, Vitlegger.*

C'est un petit vaisseau de guerre qui est destiné pour le service des grands navires, & qui moüille à l'entrée d'un port pour aller reconnoître ceux qui viennent ranger les côtes. Ainsi la patache sert de premiére garde pour arêter les vaisseaux qui veulent entrer dans le port. Le corps-de-garde de la patache doit être composé de son équipage, ou de soldats détachez à cet éfet. Les Fermiers Généraux ont aussi des pataches qui se tiennent à l'entrée des ports, pour avoir inspection sur ceux qui entrent. On dit Pataches des fermes, & Bacs, Bateaux, & Chaloupes des Gouverneurs.

PATACHE d'avis, ou Frégate d'avis. *Advijs-fregat, Advijs-jacht.*

C'est un petit vaisseau qui porte les paquets à l'armée.

PATARASSE, ou Male-bête. *Een klammaje-ijser.*

C'est une espéce de ciseau à froid, dont on se sert pour ouvrir les joints d'entre deux bordages, quand ils sont trop serrez, afin de mieux faire la couture.

PATENTES de santé. Voiez, Lettres.

PATRON. *Schipper.*

C'est le Maître, ou le Commandant d'un bâtiment marchand. Ce mot de Patron est Levantin; sur l'Océan on dit Maître.

PATRON de barque, ou de quelque autre petit bâtiment. *Schipper, Patron.*

C'est la qualité que l'on donne à ceux qui commandent ces sortes de petits bâtimens. On dit, Patrons de bâtimens, bateaux & gabarres.

PATRONS de chaloupes. *Sloep-meesters.*

C'est ainsi que l'on apelle de certains Oficiers mariniers qui servent sur les vaisseaux de guerre François, à qui on donne la conduite des chaloupes & des canots. On dit, Patron de chaloupe, & Patron de canot.

PATRONE. Voiez Galére Patrone.

PATTES de bouline. *Boelijns-spruit, Boelijns-spruiten.*

Ce sont des cordages qui se divisent en plusieurs branches au bout de la bouline, pour saisir la ralingue de la voile par plusieurs endroits, en façon de marticles. Ces pattes répondent l'une à l'autre par des poulies.

PATTES d'ancre. *Anker-tanden, Anker-handen, Klouwen.*

Ce sont deux plaques de fer triangulaires, qui sont foudées sur chaque bout de la croisée de l'ancre, & recourbées pour pouvoir mordre dans la terre.

LA PATTE de l'ancre tourne. *Het anker keutert om.*

C'est quand la patte quittant le fond tourne en-haut, & que le jas va toucher le fond.

LAISSER tomber la Patte de l'ancre. *'t Anker onder de kraan laaten hangen.*

C'est mettre l'ancre perpendiculaire à la mer, afin de la tenir toute prête à être moüillée.

PATTES de voiles. *Boutjens in de zeilen.*

Morceaux quarrés de toile qu'on aplique aux bords des voiles, proche de la ralingue, pour les renforcer, afin d'y amarrer les pattes de bouline.

PATTES d'anspects. *Set-of-kenter-haaken.*

Ce sont des pattes de fer qu'on met au bout d'un levier pour servir à mouvoir les gros fardeaux.

PATTE d'oie. Voiez, Moüiller en Patte d'oie.

PAUCRAINS. Voiez, Manœuvres.

PAVIER. Voiez, Pavoiſer.

PAVILLON. *Vlag.*

C'eſt une banniére, ordinairement d'étamine, qu'on arbore ſur le bâton de l'arriére, ou à la pointe de quelque mât. Ce pavillon, ou banniére, eſt chargé d'armes & de couleurs particuliéres, non-ſeulement pour faire diſcerner les nations, mais auſſi pour faire diſtinguer les Oficiers Généraux d'une armée navale.

C'eſt la banniére qu'on arbore à la pointe des mâts, ou ſur le bâton de l'arriére, pour faire connoître la qualité des Commandans des vaiſſeaux, & de quelle nation ils ſont. Le Pavillon eſt coupé de diverſes façons, & chargé d'armes & de couleurs particuliéres, tant pour le diſcernement des nations que pour la diſtinction des Oficiers Généraux d'une armée navale. Par les Ordonnances de 1670. & 1689. il eſt réglé que quand l'Amiral en perſonne ſera embarqué, il portera le pavillon quarré-blanc au grand mât; le Vice-amiral, le pavillon quarré-blanc au mât d'avant; le Contre-amiral, ou premier Lieutenant Général, ou Chef d'eſcadre qui en fera la fonction, le pavillon quarré-blanc au mât d'artimon, chaque pavillon aïant un quart de battant plus que de guindant. Les Chefs d'eſcadre portent une cornette blanche avec l'écuſſon particulier de leur département au mât d'artimon, lors-qu'ils ſont en corps d'armée; mais ils le portent au grand mât quand ils ſont ſéparez & qu'ils commandent en Chef. Le battant de leur cornette doit avoir quatre fois le guindant. Elle doit être fenduë, par le milieu, des deux tiers de ſa hauteur, & les extrémités ſe doivent terminer en pointe. Il eſt défendu aux vaiſſeaux particuliers François de porter le pavillon blanc qui eſt afecté aux navires du Roi. Les pavillons ſont ordinairement d'étamine. Aux navires vaincus, ou menez en triomphe, on atache les pavillons aux haubans, ou à la galerie de l'arriére, & on les laiſſe traîner & pancher vers l'eau, & tels vaiſſeaux ſont toüez par la poupe.

Les Pavillons d'Amiral, Vice-amiral, & Contre-amiral, & les Cornettes, ne doivent être portez que lors-qu'ils ſont acompagnez, ſavoir, l'Amiral de vingt vaiſſeaux de guerre; les Vice-amiral & Contre-amiral, de douze, dont le moindre doit porter trente-ſix piéces de canon; & les Cornettes, de cinq. Les Vice-amiraux, Lieutenans Généraux, & Chefs d'eſcadre, qui commandent un moindre nombre de vaiſſeaux, doivent porter une ſimple flame. Lors-que pluſieurs Chefs d'eſcadre ſe trouvent joints enſemble dans une même diviſion, ou eſcadre particuliére, il n'y a que le plus ancien qui doive arborer la cornette, les autres portent une ſimple flame. Les Capitaines, commandant plus d'un vaiſſeau, portent une flame blanche au grand mât, qui a de guindant la moitié de la cornette, & qui ne peut être moindre que de dix aunes de battant.

Il n'eſt arboré ſur les navires de guerre François aucun pavillon, flame, ni enſeigne de poupe, que de couleur blanche, ſoit pendant la navigation, ou dans les combats. Il leur eſt ſeulement permis de ſe ſervir de la couleur rouge & autres pour les ſignaux. L'Oficier Général commandant en Chef porte, tant dans les ports & rades qu'à la mer, une enſeigne blanche à l'avant de ſa chaloupe, pour le diſtinguer des autres Oficiers qui la portent à la poupe. Voiez l'Ordonnance de 1689. Liv. 3. Tit. 2.

En général les vàiſſeaux Chrétiens portent le pavillon quarré, & les vaiſſeaux Turcs portent le pavillon fendu & coupé en flame.

„Tous les vaiſſeaux peuvent, à l'ocaſion, mettre une enſeigne ou pavil-
„lon de poupe, & un de beaupré; mais il n'y a que l'Amiral qui porte le
„pavillon au grand mât. Il porte encore une flame au-deſſous, ſi l'armée
„eſt diviſée en pluſieurs eſcadres, qui aïent chacune leur Amiral particu-
„lier. Voiez, Amiral. Le Vice-amiral porte le pavillon au mât d'avant,
„& le Contre-amiral au mât d'artimon.

„Les Pavillons des Provinces Unies ſont ordinairement de trois couleurs,
„Blanc, Bleu, & Orangé: quelquefois ils ſont auſſi tout-jaunes. Leur uſa-
„ge, parmi les Hollandois, eſt de faire connoître à quel rumb de vent on
„va, de quelle nation ſont ceux qui naviguent le vaiſſeau; & de ſervir de
„ſignaux en différentes maniéres, & en diverſes ocaſions.

„Le Pavillon de l'arriére mis en berne marque ordinairement que quelqu'un
„qui eſt hors du vaiſſeau, eſt rapellé à bord, ou qu'on a un preſſant be-
„ſoin de quelque choſe.

„Le Pavillon à mi-mât marque qu'il y a quelque perſonne conſidérable
„morte dans le vaiſſeau. Lors-que Witte Corneliſz. de Wit, Vice-ami-
„ral de Hollande fut tué dans la bataille du paſſage du Sond, qui ſe don-
„na entre les Suédois & les Hollandois l'an 1658. & que les Hollandois
„gagnérent, aïant forcé le paſſage, le vaiſſeau de ce Vice-amiral périt
„dans le tems que les Suédois s'en rendoient maîtres, & il ne leur en reſta
„que le corps de Witte de Wit. Le Roi de Suéde fit revêtir ce corps de ſatin
„blanc; fit couvrir ſon cercüeil d'un magnifique drap mortuaire avec les
„armes du défunt; le fit mettre dans une galiote peinte de noir, où il n'y
„avoit pour pavillons que des flames noires, & le renvoia au Lieutenant-
„amiral Général de Waſſenaar, ou d'Opdam. Le Chevalier Barclei,
„Vice-amiral de l'eſcadre blanche d'Angleterre, aïant été tué, & ſon vaiſſeau
„aïant été pris dans un combat entre les Anglois & les Hollandois, au mois
„de Juin 1666. ſon corps fut renvoié à Londres dans une galiote qui por-
„toit un pavillon noir & une flame noire.

„Lors-qu'un équipage ſe mutine contre les Oficiers, & qu'il ſe rend maî-
„tre du vaiſſeau, ainſi qu'il arive quelquefois dans les voiages de long
„cours, les revoltez ont coutume de ne mettre que le pavillon de beaupré,
„& ils ôtent tous les autres.

„Le Pavillon blanc ſe met pour ſignal de paix, & le pavillon rouge pour
„ſignal de combat.

„Les vaiſſeaux vaincus, qu'on conduit dans les ports des victorieux, ont
„leurs pavillons à l'arriére, où ils traînent en oüaiche, c'eſt-à-dire, la poin-
„te en l'eau. Enſuite on les pend en des Egliſes, ou en d'autres lieux
„publics. Le Pavillon Amiral du Comte de Boſſu Général des Eſpagnols,
„pend encore dans l'Egliſe de Hoorn. Tous les ſignaux qu'on a coutume
„de faire en Europe par le moien des pavillons, les Chinois les font par
„le moien de deux bâtons, perches, ou gaules, qu'ils tiennent dans leurs
„mains; & par ces ſignaux ils ſe font fort-bien entendre de tous ceux qui
„peuvent les voir.

„Le Commandant en Chef d'une armée navale des Provinces Unies, por-
„te le pavillon au grand mât; le ſecond Oficier Général le porte au mât
d'avant;

„d'avant ; & le troiſiême le porte à l'artimon ; chacun aïant une flame „au-deſſous.

„Les ſimples navires de guerre ne portent point de pavillon, mais ſeule„ment de doubles girouëttes, à-moins qu'ils ne ſoient à la tête de quelque „flote de vaiſſeaux marchands pour l'eſcorter. Autrefois ils portoient des „pavillons aux mâts, mais on a jugé à propos de ceſſer cet uſage, pour „éviter les différens, dans un tems où les étrangers paroiſſent être ſi chatoüil„leux ſur un point de ſi peu de conſéquence pour le bien de l'Etat. Dans les „armées navales le pavillon du grand mât s'arbore par le Commandant, „ou Oficier, qui eſt du plus ancien Collége. Le premier Oficier du ſe„cond Collége, c'eſt-à-dire, de celui qui ſuit en ancienneté, porte le pa„villon au mât d'avant, & l'Oficier du troiſiême Collége le porte au mât „d'artimon. Et afin de bien reconnoître tous les vaiſſeaux, & ſous quels „Chefs ils ſont rangez, chacun porte la flame au même mât où ſon Chef „a la ſienne.

„Il n'y a point de règle générale pour la grandeur des pavillons ; chacun „en uſe à ſon gré à cet égard.

„Les navires de guerre du premier & du ſecond rang des Provinces Unies, ont „des pavillons de poupe de quinze cüeilles, & de dix-huit aunes de bat„tant. Les pavillons de beaupré ſont de ſix cüeilles & de ſept aunes de „battant. Les flames ſont de vingt-cinq à trente aunes de battant, & les „girouëttes de quatre aunes, & de quatre cüeilles & demie, ou de cinq.

„Les navires de guerre du troiſiême rang ont des pavillons de douze cüeil„les, & de quinze aunes de battant ; des pavillons de beaupré de ſix cüeilles, „& de ſept aunes de battant ; des flames comme celles des vaiſſeaux des „deux premiers rangs ; des girouëttes de trois cüeilles & demie, ou de „quatre, & de trois aunes de battant.

„Les navires du quatriême & du cinquiême rang portent des pavillons, des „flames, & des girouëttes, comme ceux du troiſiême rang.

„Les navires du ſixiême rang ont des pavillons de neuf cüeilles, & de dix „aunes de battant ; des pavillons de beaupré de quatre cüeilles & demie, „& de cinq aunes de battant ; des flames de vingt-cinq aunes ; des girouët„tes de trois cüeilles, ou trois cüeilles & demie, & de deux aunes & de„mie de battant.

„Les navires du ſeptiême rang ont des pavillons de ſept cüeilles & demie, „& de neuf aunes de battant ; des pavillons de beaupré de trois cüeilles, „& de quatre aunes de battant ; des flames de vingt-cinq aunes, & des „girouëttes de deux cüeilles & demie, ou de trois cüeilles, & de deux „aunes de battant.

„Quand les vaiſſeaux doivent faire voiage, on les pourvoit ordinaire„ment de deux grands pavillons, & de deux de beaupré ; de deux flames „& de ſix girouëttes.

„Outre les pavillons ci-deſſus ſpécifiez, l'Amiral prend encore un pavil„lon de douze cüeilles, & un de neuf cüeilles, avec un ou deux pavillons „de beaupré ; une flame ou deux, un pavillon blanc, une flame bleuë, u„ne rouge, & une jaune, pour faire des ſignaux.

„Quelquefois dans les flotes particuliéres de Provinces Unies, les vaiſſeaux „portent tour-à-tour le pavillon au grand mât, & des feux pendant la nuit.

„Pour tromper ſes ennemis & les ſurprendre on arbore des pavillons étran-
„gers. Les Rois défendent ordinairement aux navires qui portent leurs
„pavillons, de les baiſſer devant qui que ce ſoit, ou de ſalüer les premiers.
„C'eſt pourquoi les vaiſſeaux qui apartiennent aux Têtes Couronnées s'é-
„vitent en mer, autant qu'il eſt poſſible.
„On voit ſouvent au mât d'artimon des vaiſſeaux marchands, de petits
„pavillons où ſont les armes du lieu de la ville où le Maître fait ſon do-
„micile; & au mât d'avant les armes du lieu où demeurent les Afreteurs.

PAVILLON Roïal de France. Il eſt blanc, ſemé de fleurs de lis d'or, & chargé d'un écuſſon des armes de France entouré des colliers des Ordres de St. Michel & du St. Eſprit.

PAVILLON de l'Amiral de France. L'Ordonnance du Roi, de 1689. porte que le pavillon de l'Amiral de France doit être quarré-blanc, & arboré au grand mât, lors-que l'Amiral en perſonne eſt embarqué, ainſi qu'il eſt dit ci-deſſus.

L'ETENDARD Roïal des galéres de France eſt rouge, ſemé de fleurs de lis d'or.

PAVILLONS des vaiſſeaux marchands François. La même Ordonnance porte que l'enſeigne de poupe des vaiſſeaux marchands doit être bleuë avec une croix blanche traverſante, & les armes du Roi ſur le tout, ou telle autre diſtinction qu'ils jugeront à propos, pourvu-que leur enſeigne de poupe ne ſoit pas entiérement blanche. M. Daſſié dit en général que les vaiſſeaux marchands François portent des pavillons de différentes maniéres d'argent & d'azur.

PAVILLON de Dunquerque. Il eſt de ſix bandes mêlées de bleu & de blanc.

PAVILLON des Etats Généraux des Provinces Unies. Il eſt rouge, chargé d'un lion d'or, qui tient en ſa patte droite un ſabre d'argent, & en ſa patte gauche un faiſceau de ſept fléches d'or, dont les pointes & les pennes ſont d'azur: ce ſont les armes de l'Etat.

PAVILLON de Hollande. Il eſt de trois bandes, la premiére orangée, la ſeconde blanche, & la troiſiéme bleuë. On le nomme auſſi *de Prins-vlag*, le Pavillon du Prince.

AUTRE PAVILLON du Prince qui eſt double, c'eſt-à-dire qu'il eſt de ſix bandes, deux de chaque couleur.

AUTRE PAVILLON du Prince qui eſt triple, c'eſt-à-dire, de neuf bandes, des mêmes couleurs & arangées comme deſſus.

PAVILLON de beaupré de Etats Généraux. Il eſt tranché & taillé d'orangé & de bleu, & coupé d'une croix d'argent avec un écuſſon en cœur de gueules, au même lion d'or ci-deſſus blaſonné.

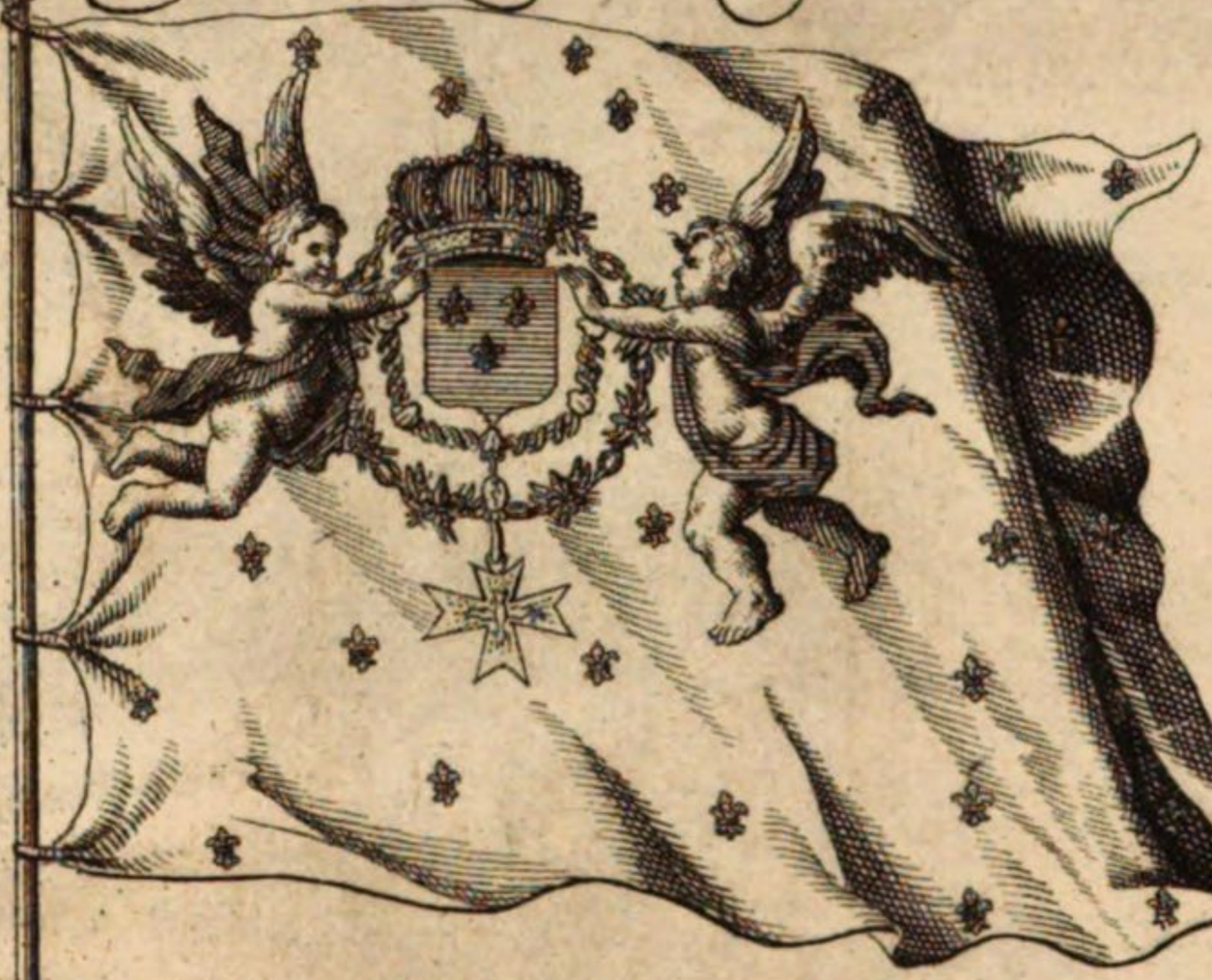
PAVILLON de beaupré du Prince, ou de Hollande. Il eſt comme celui des Etats Généraux, hormis qu'il n'y a point d'écuſſon. Il y en a encore un autre que eſt gironné d'une autre maniére, d'argent, de gueules & d'azur. Il y en a encore un autre, qu'on apelle ſimple, qui eſt gironné d'argent par le milieu, de gueules dans les deux pointes du haut, & d'azur dans les deux pointes du bas.

AUTRE PAVILLON des Provinces Unies. Il eſt chargé de trois Lettres *P.* qui ſignifient *Pugno Pro Patriâ*, Je combats pour la Patrie. Lorsque le Comte de la Marc vint devant la Brille avec ſes vaiſſeaux, il

por-

1

Pavillon Royal de France.



Franſche Koninglyke Vlag.

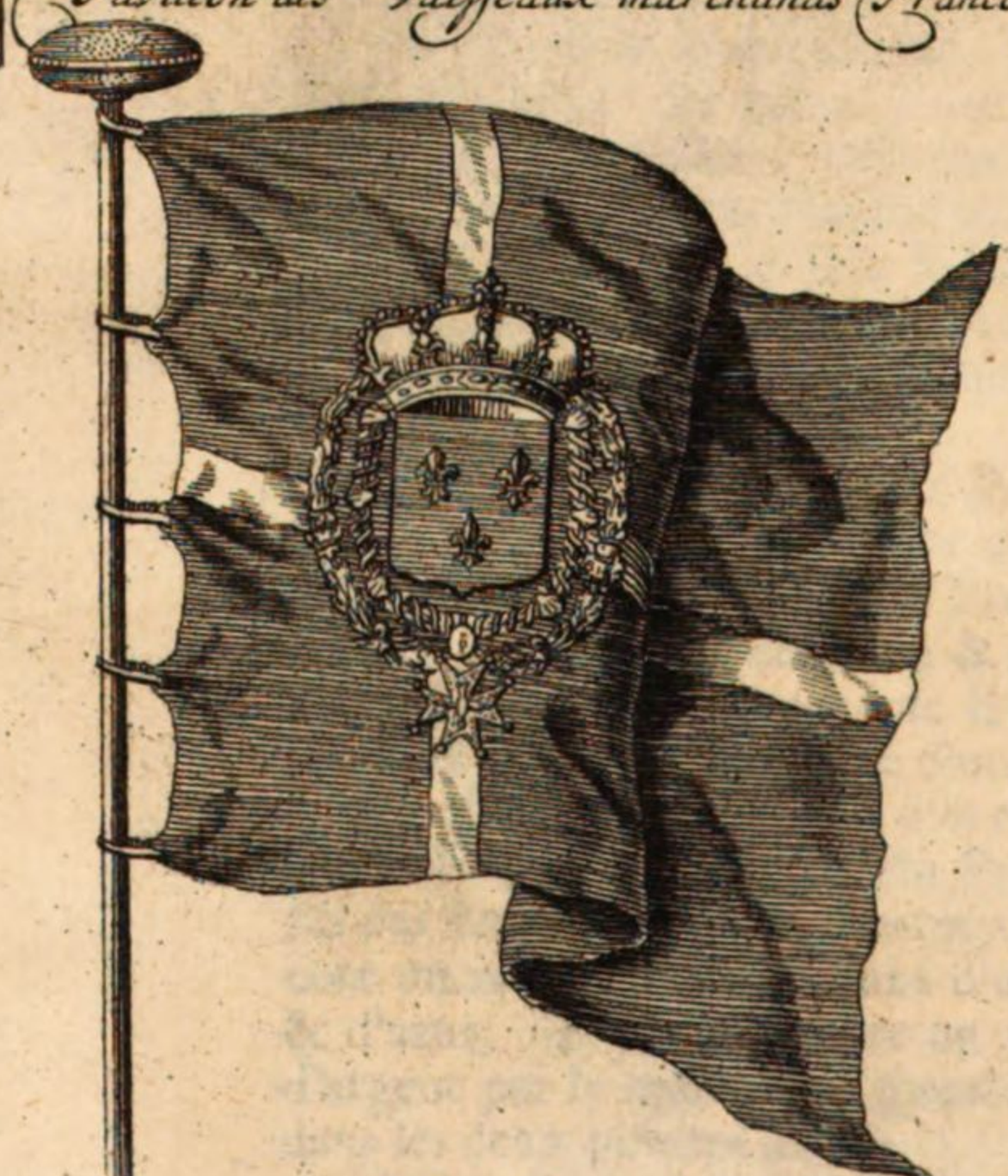
2

Pavillon de l'Amiral de France.

Franſche Admiraals-Vlag.

3

Pavillon des Vaiſſeaux marchands Francois.



Franſche Koopvaardy-ſchepen Vlag.

4

Etandard Royal des Galeres de France.

Franſche Koninglyke Galey-Vlag.

F. Lambert Exc.

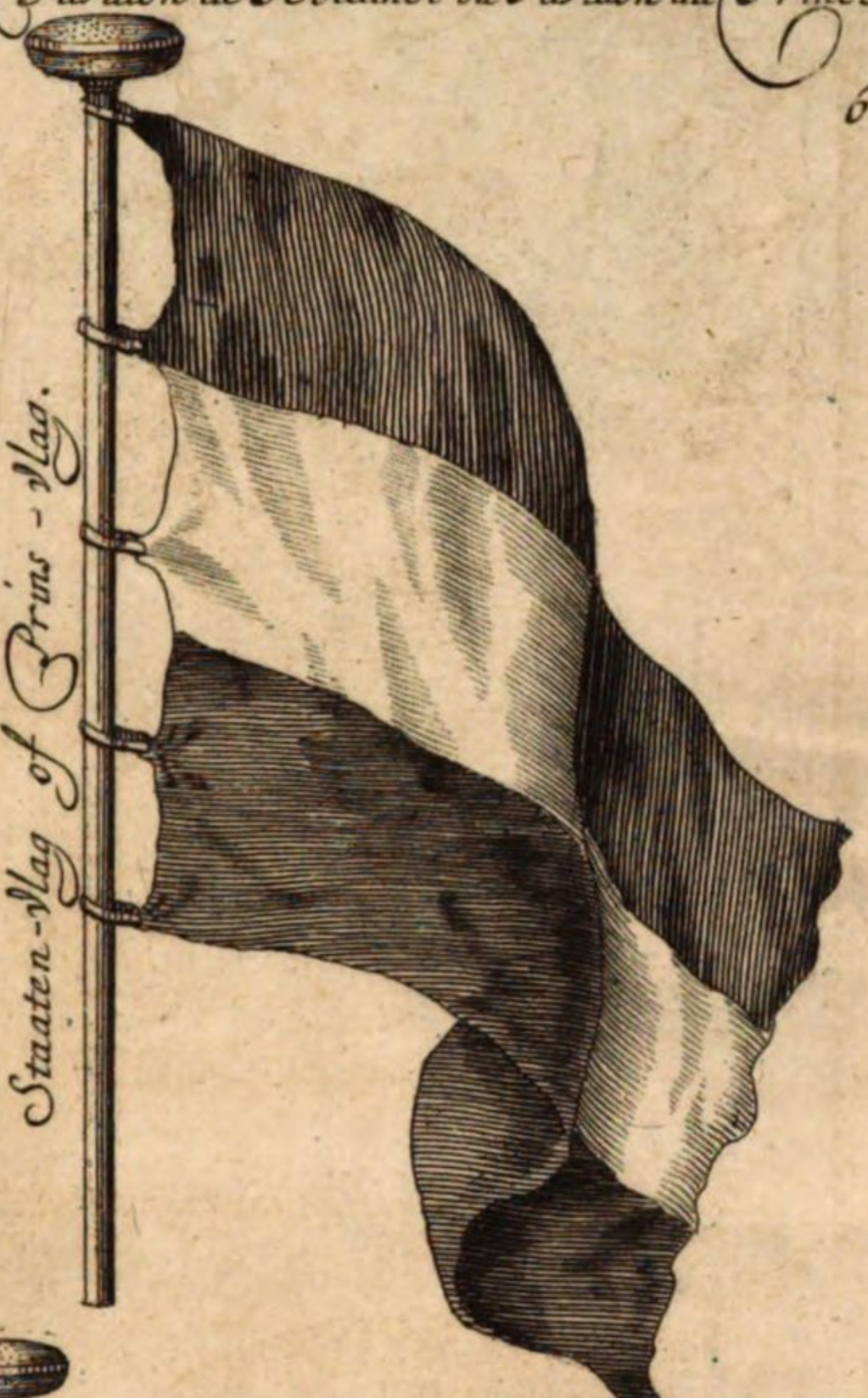
Pavillon des Etats Généraux des Provinces Unies.

1

Vlag van de Staten Generaal der Vereenigde Nederlanden.

Pavillon de Hollande ou Pavillon du Prince.

5



Staaten-Vlag of Prins - Vlag.

6

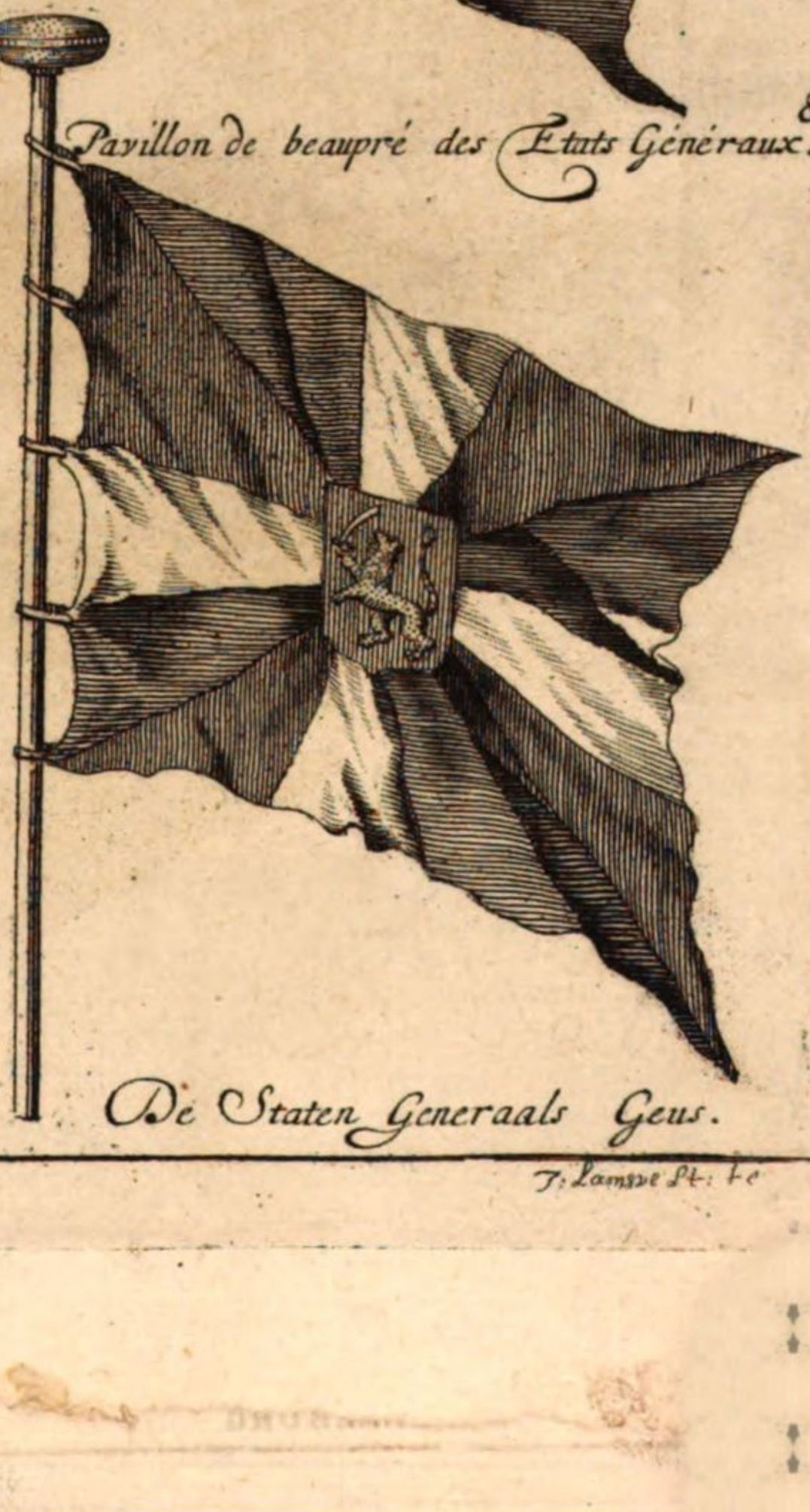
Pavillon d'Amsterdam.

7

Vlag van Amsterdam.

Pavillon de beaupré des Etats Généraux.

8



De Staten Generaals Geus.

J. Lamsve Sc: te

CALAIS. 9

DUNQUERQUE. 10

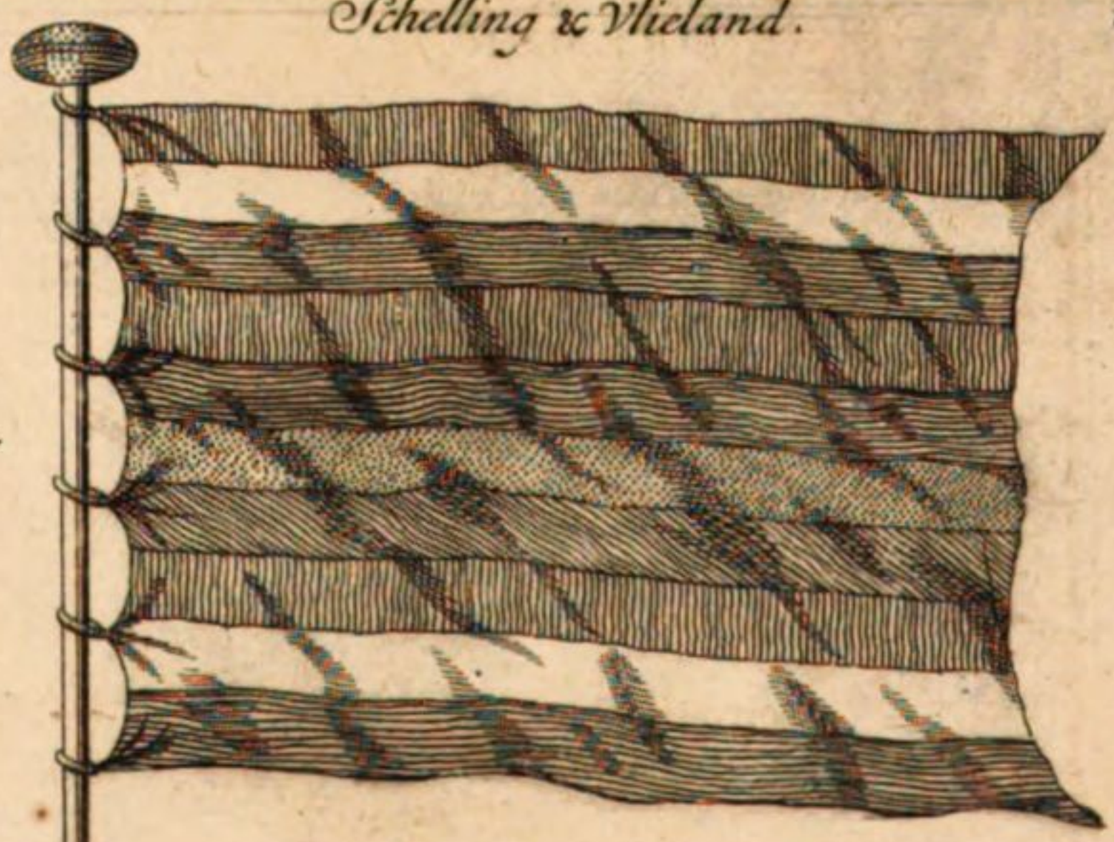
DUINKERKEN.

Pavil. de beaupre de Hollande, ou de Prince. 11

Prins Geus.

HOORN. 12

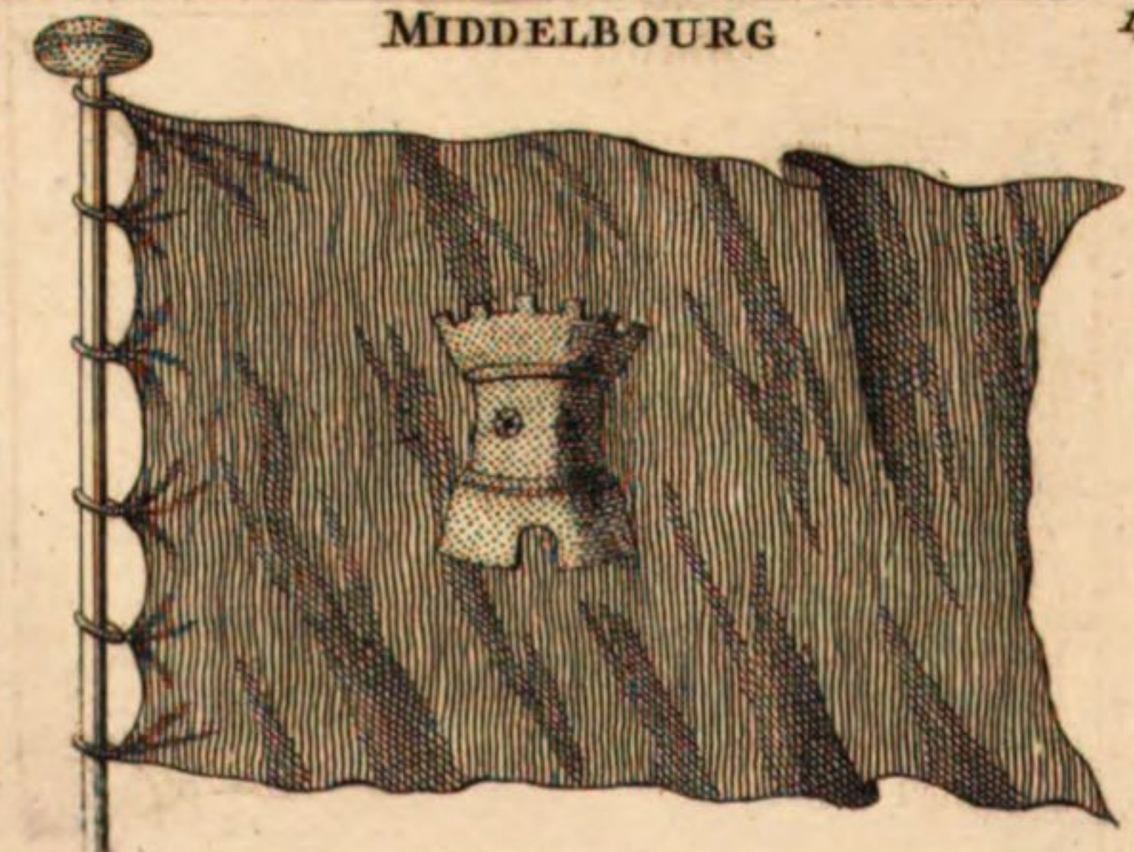
Schelling & Vleland. 13



ZÉLANDE. 14

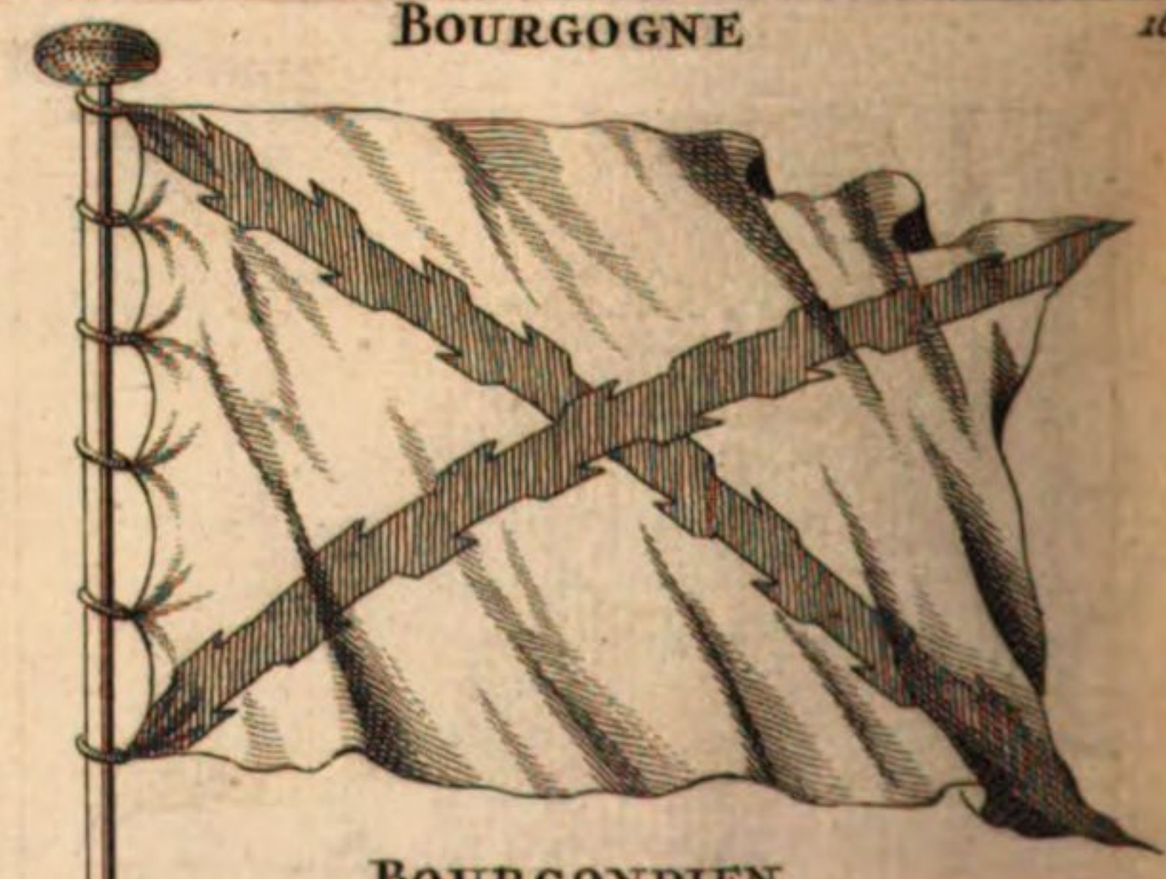
ZEELAND

MIDDELBOURG 15



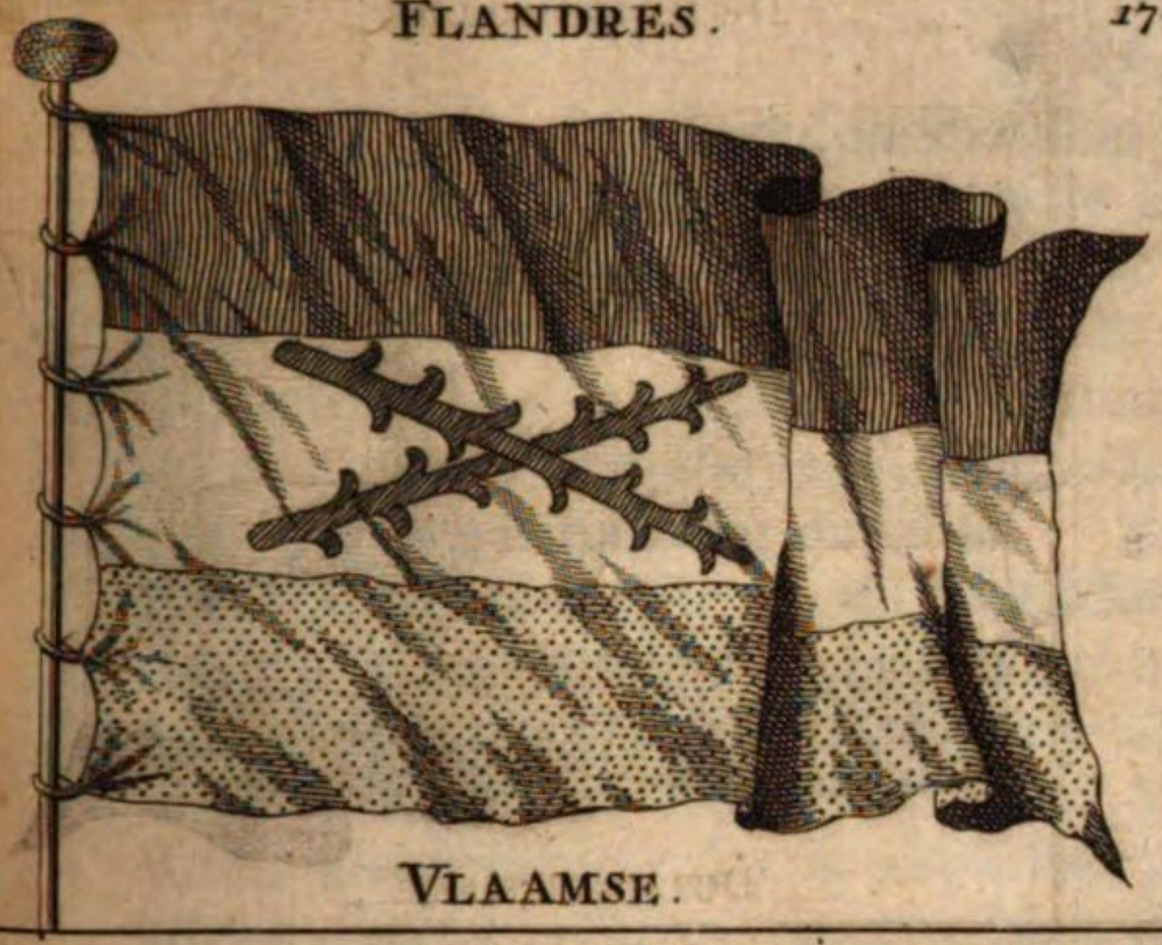
MIDDELBURG

BOURGOGNE 16



BOURGONDIEN.

FLANDRES. 17



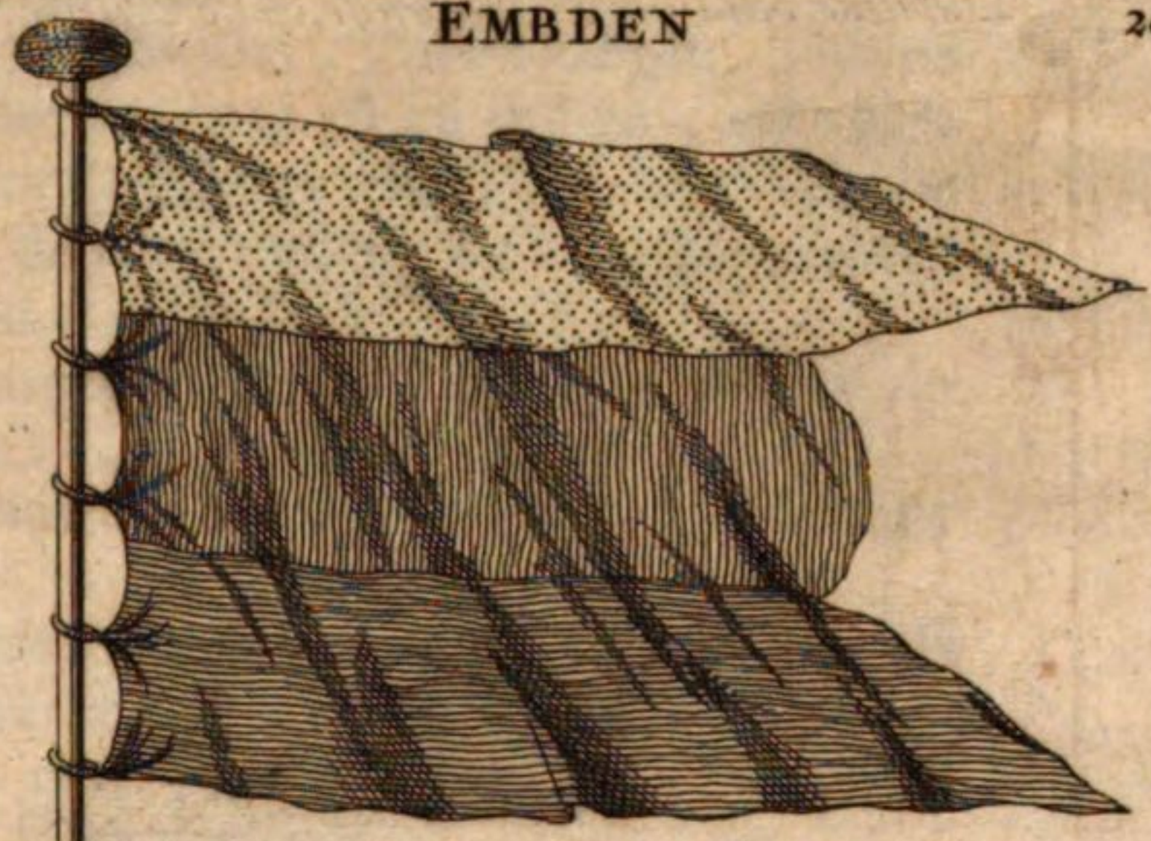
VLAAMSE.

Pau. de Beaupré de Flandres. 18

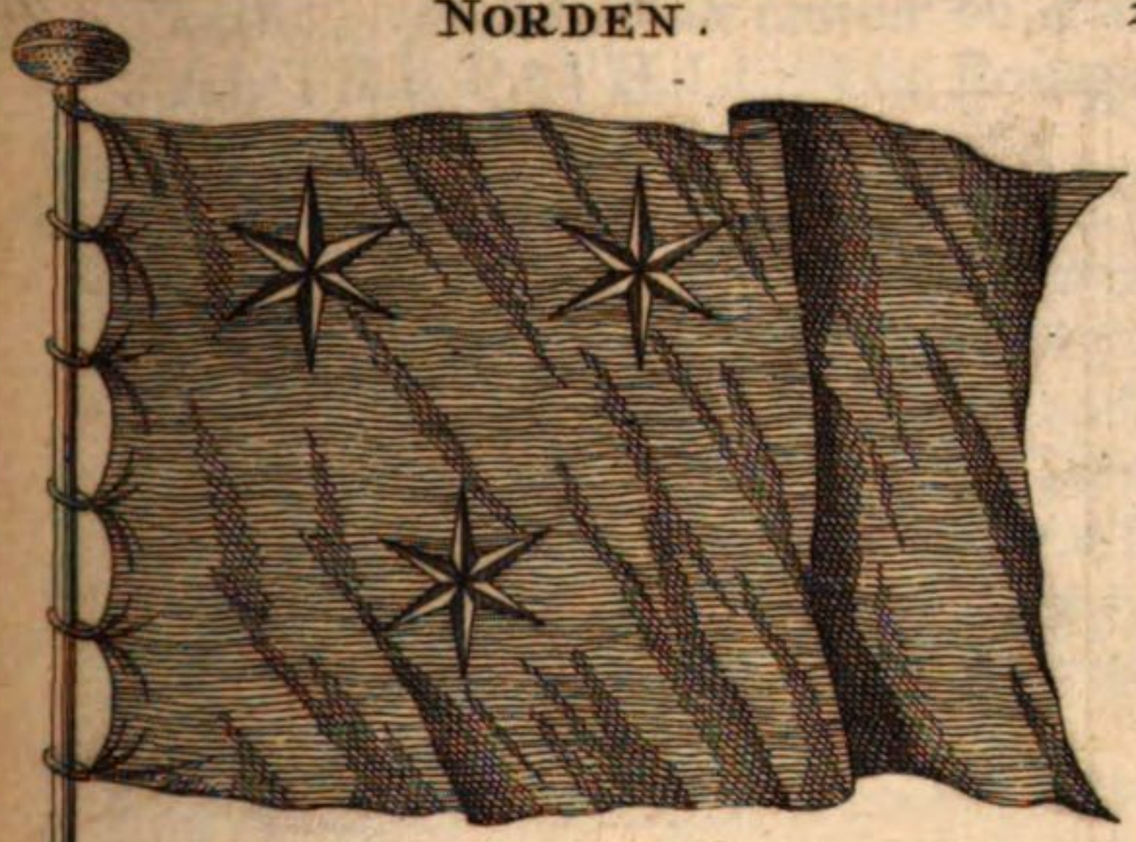
Vlaamse Geus.

OSTENDE. 19

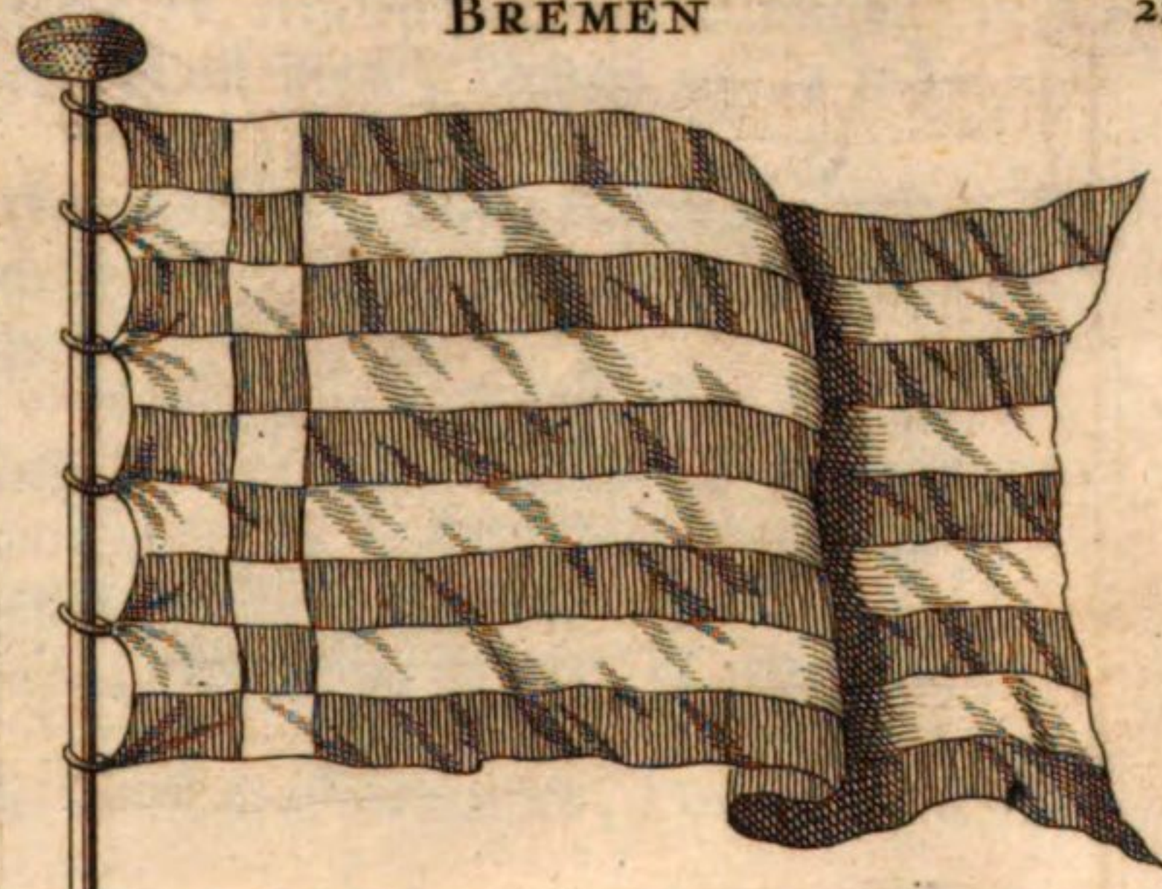
EMBDEN 20



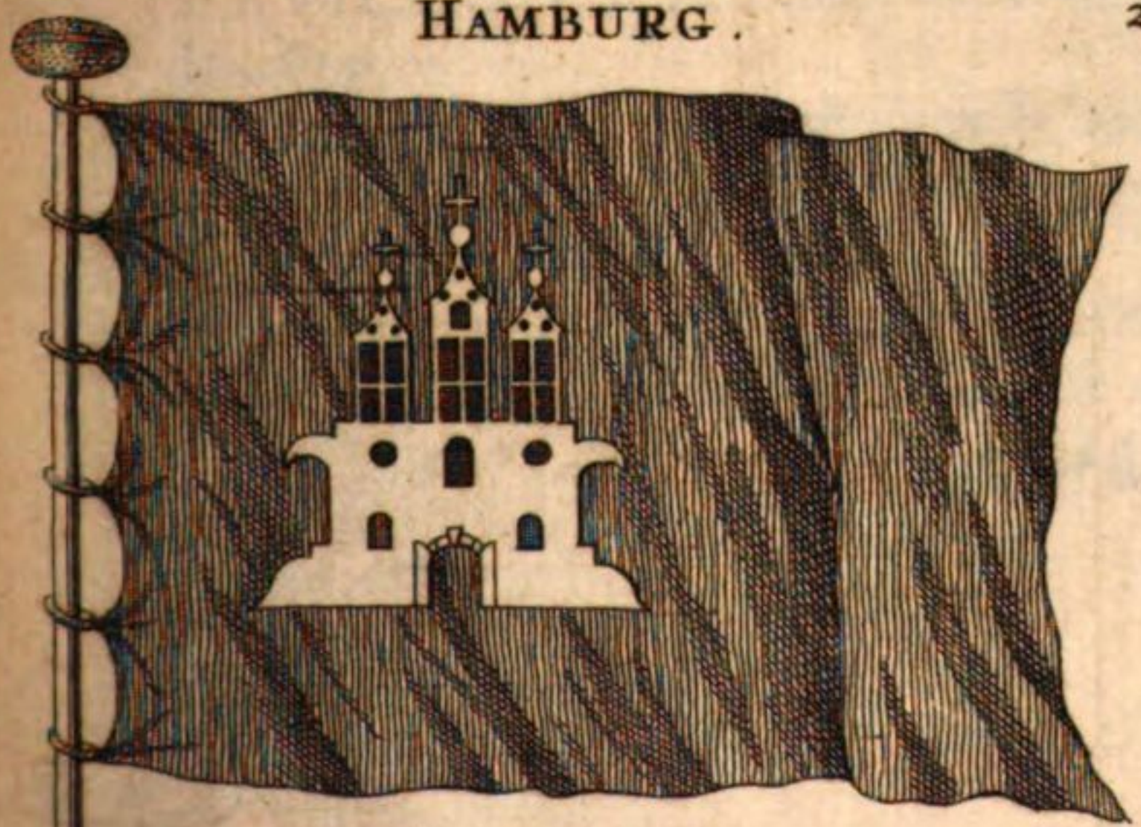
NORDEN. 21



BREMEN 22



HAMBURG. 23



HAMBOURG. 24

portoit dix deniers dans ſon Pavillon, pour marquer qu'il venoit s'opoſer à la levée du dixiême denier que le Duc d'Albe vouloit éxiger.
PAVILLON d'Amſterdam. Il eſt de trois bandes; la plus haute eſt rouge, celle du milieu eſt blanche, & la plus baſſe eſt noire. Sur la bande du milieu ſont les armes d'Amſterdam, de gueules à un pal de ſable chargé de trois ſautoirs d'argent, aïant pour cimier une couronne Impériale, & pour ſuports deux lions de ſable.
PAVILLON de Hoorn en Nord-hollande. Il eſt de trois bandes, deux rouges & une blanche au milieu, ſur laquelle eſt une corne de gueules, garnie de cercles d'or, & pendante à un cordon de gueules.
PAVILLON des iſles de Schelling & du Vlie. Il eſt de dix bandes, qui ſont, à commencer par la plus haute, Rouge, blanche, bleuë, rouge, bleuë, jaune, verte, rouge, blanche, & bleuë.
PAVILLON de Zélande. Il eſt de trois bandes, l'une orangée, l'autre blanche, & l'autre bleuë, dont la blanche, qui eſt au milieu, eſt chargée des armes de Zélande, qui ſont, Coupé d'or en chef, au demi-lion de gueules, ou au lion de gueules ſortant de trois ondes, ou trangles ondées d'azur, en champ d'argent, en pointe.
PAVILLON de la ville de Middelbourg capitale de Zélande. Il eſt de trois bandes, l'une rouge, l'autre blanche, l'autre jaune.
PAVILLON de beaupré de Middelbourg. Il eſt rouge, chargé d'une tour crenelée d'or
PAVILLON de beaupré de Fleſſingue, dans la même Province. Il eſt rouge, chargé d'une urne d'argent, couronnée de même,
PAVILLON de beaupré de Terveer, dans la même Province. Il eſt rouge, chargé d'un écuſſon de ſable, à la faſce d'argent.
PAVILLON des Païs-bas Eſpagnols. Il eſt de Bourgogne, c'eſt-à-dire, blanc, traverſé d'un ſautoir ou d'une croix St. André baſtonnade rouge.
AUTRE PAVILLON de Bourgogne. Il eſt bleu, chargé de la même croix.
PAVILLON de Flandres. Il eſt de trois bandes, l'une rouge au haut, l'autre blanche au milieu, & la troiſiême jaune. Celle du milieu eſt chargée d'une croix de Bourgogne de pourpre.
PAVILLON de beaupré de Flandres. Il eſt jaune, chargé d'un lion de ſable enfermé dans une orle de ſable poſée en écuſſon, cantonné de huit fleurs de lis de ſable, trois au haut & cinq autour, & ſurmonté d'une couronne de ſable avec trois fleurs de lis auſſi de ſable pour fleurons.
PAVILLON d'Oſtende. Il eſt mi-parti, rouge par le haut & jaune par le bas.
PAVILLON d'Embden en Ooſt-friſe. Il eſt de trois bandes, l'une jaune, l'autre rouge, & l'autre bleuë.
PAVILLON de Norden, auſſi en Ooſt-friſe. Il eſt bleu chargé de trois étoiles d'or.
PAVILLON de Bréme dans la baſſe Saxe. Il eſt de neuf bandes, cinq rouges & quatre blanches, chargé, proche du bâton, d'un pal échiqueté d'argent & de gueules.
PAVILLON de Hambourg. Il eſt rouge, chargé d'une groſſe tour d'argent, ſommée de trois donjons de même.

AUTRE PAVILLON de Hambourg. Il eſt rouge, chargé de trois tours d'argent, une & deux, les unes près des autres.

PAVILLON de Danemarc. Il eſt fendu en cornette rouge & eſt traverſé d'une croix blanche. Le Pavillon des vaiſſeaux marchands eſt quarré.

PAVILLON de Berg en Norvège. Il eſt rouge traverſé d'une croix d'argent, chargée en cœur d'un écuſſon d'argent à un lion de gueules tenant en ſa patte droite une épée d'azur, avec une poignée de ſable, & entouré de deux branches d'arbres avec leurs feüilles de ſinople en couronne.

PAVILLON de Lubec. Il eſt mi-parti de deux bandes; la plus haute eſt blanche & la plus baſſe eſt rouge.

PAVILLON de Roſtoc. Il eſt de trois bandes; la plus haute eſt bleuë, celle du milieu eſt blanche, & la plus baſſe eſt rouge.

PAVILLON de Brandebourg. Il eſt blanc, chargé d'un aigle de gueules tenant dans ſa ſerre droite une épée d'azur à la poignée de ſable, & dans ſa ſerre gauche un ſceptre d'or.

AUTRE PAVILLON de Brandebourg. Il eſt de ſept bandes, quatre blanches & trois noires, chargé d'un écuſſon d'argent à une aigle de gueules.

PAVILLON de Stralſund en Poméranie. Il eſt rouge, chargé d'un Soleil d'or.

PAVILLON de Stetin. Il eſt mi-parti; le haut eſt blanc chargé d'une billette de gueules, & le bas eſt rouge, chargé d'une billette d'argent.

PAVILLON de Dantſig en Pruſſe. Il eſt rouge, chargé, proche du bâton, de deux croix d'argent l'une ſur l'autre, la plus haute couronnée de même.

AUTRE PAVILLON de Dantſig. Il eſt rouge, à quatre croix d'argent, deux & deux, couronnées de même.

PAVILLON d'Elbing, auſſi en Pruſſe. Il eſt mi-parti; la bande du haut eſt blanche, chargée d'une croix de gueules, & la bande du bas eſt rouge chargée d'une croix d'argent.

PAVILLON de Courlande. Il eſt rouge, chargé d'un cancre de ſable.

AUTRE PAVILLON de Courlande qui eſt mi-parti; la bande du haut eſt rouge, & la bande du bas eſt blanche.

PAVILLON de Pologne. Il eſt rouge, chargé d'un bras qui ſort d'un nüage d'azur, tenant au poing une épée d'argent à la poignée de ſable, vêtu juſqu'au coude de toile blanche avec une manchette d'or.

PAVILLON de Moſcovie. Il eſt de trois bandes; la plus haute eſt blanche, celle du milieu eſt bleuë, & celle du bas eſt rouge. Celle du milieu eſt chargée d'une aigle à deux têtes éploiée d'or, couronnée d'une couronne Impériale, chargée en cœur d'un écuſſon d'or à un St. Georges d'argent, ſans dragon.

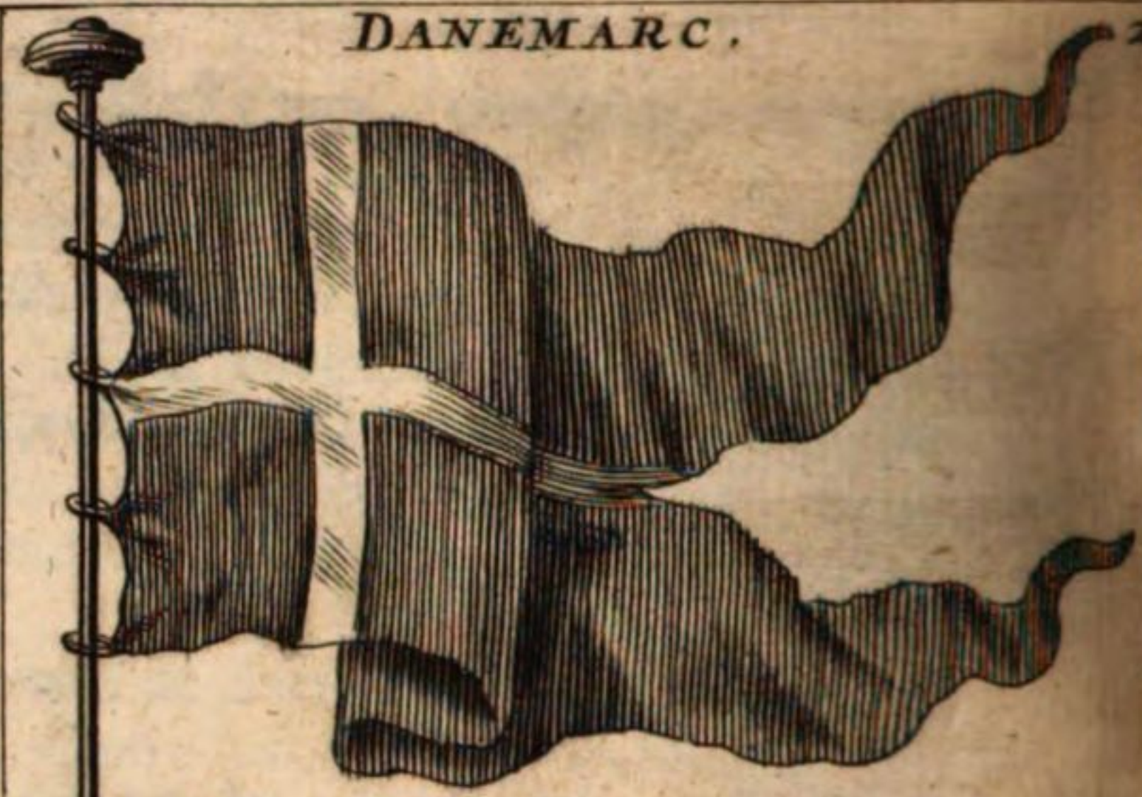
AUTRE PAVILLON de Moſcovie. Il eſt auſſi de trois bandes des mêmes couleurs que ces premiéres, traverſé d'une croix St. André bleuë.

AUTRE PAVILLON de Moſcovie. Il eſt traverſé d'une croix bleuë, la pointe du haut du pavillon proche le bâton étant blanche; la pointe du haut, à l'autre bout, rouge; la pointe du bas, proche le bâton, rouge; & la pointe du bas à l'autre bout, blanche. C'eſt-à-dire qu'il eſt écartelé

SLEESWIC 25

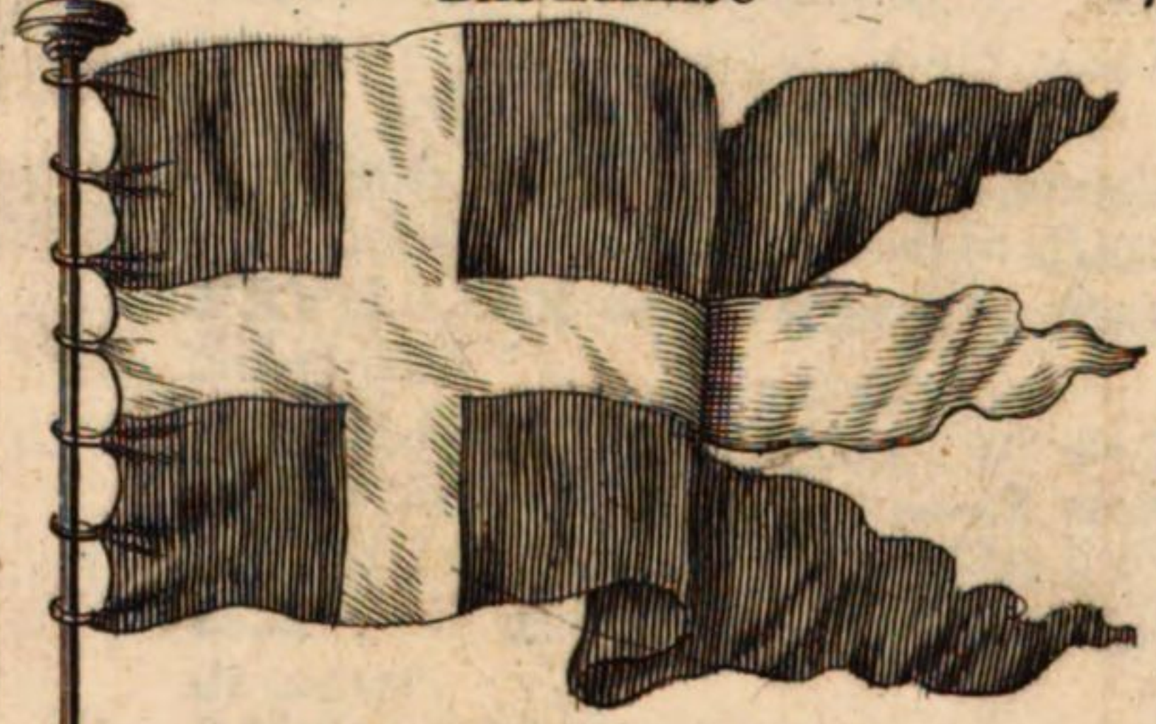
SLEESWYCK-HOLSTEIN

DANEMARC. 2



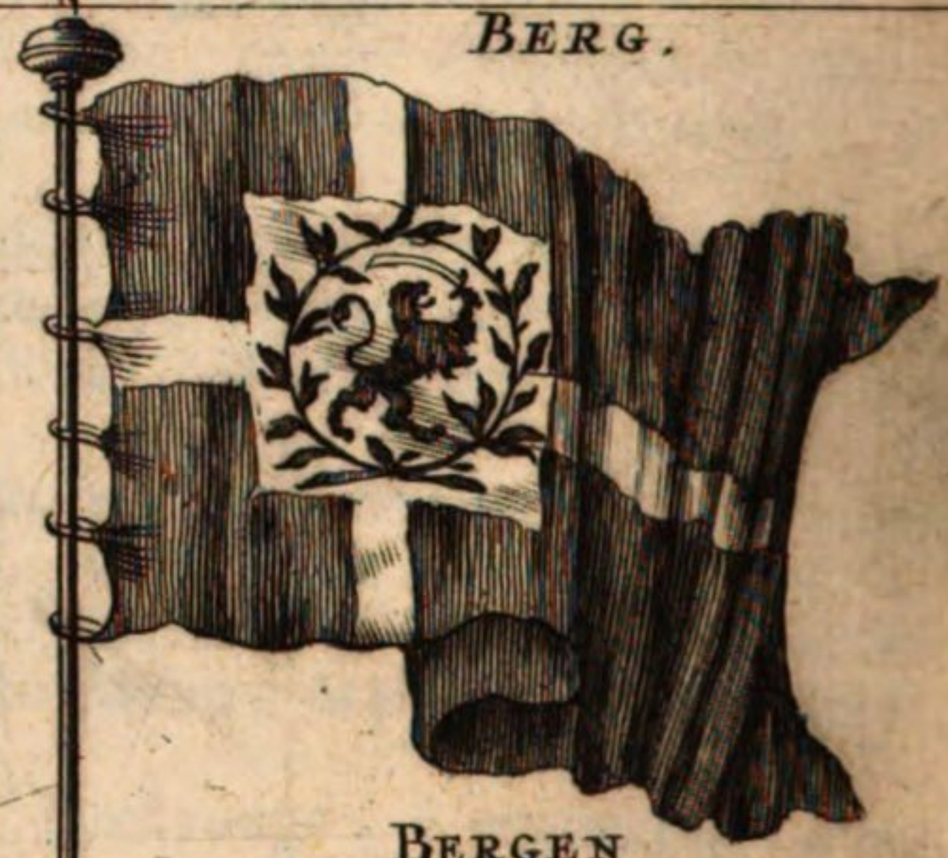
DEENSE VLAG.

DANEMARC 27



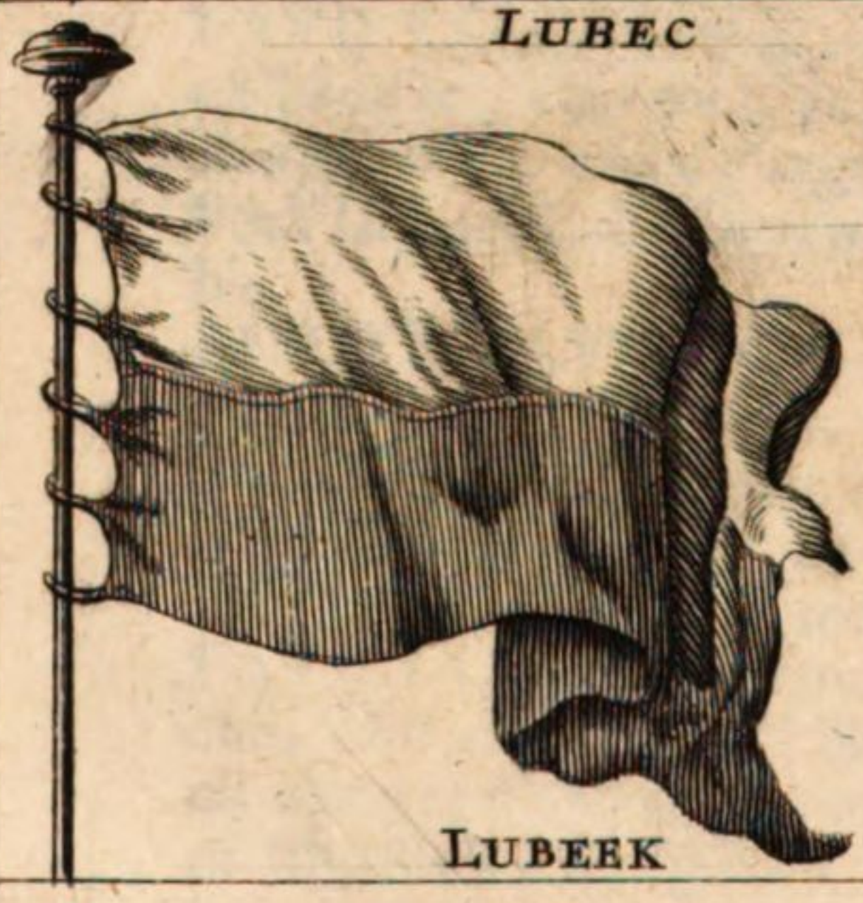
KONINGHLYCKE DEENSCHE

BERG. 2

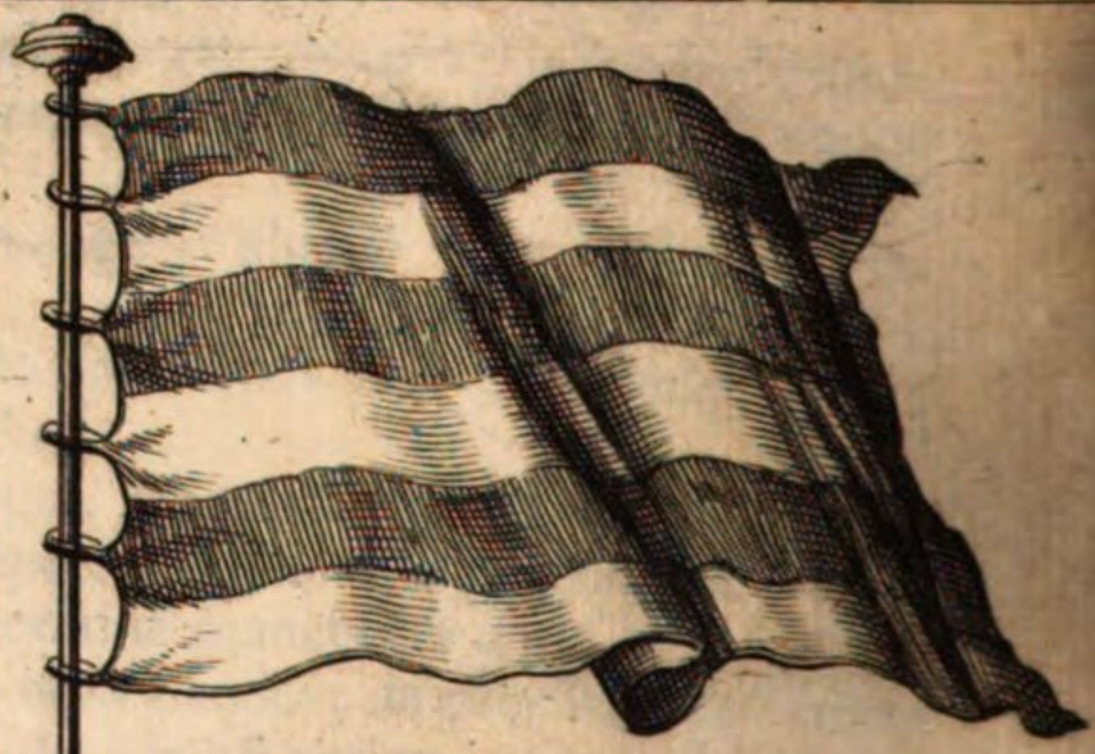


BERGEN

LUBEC 29

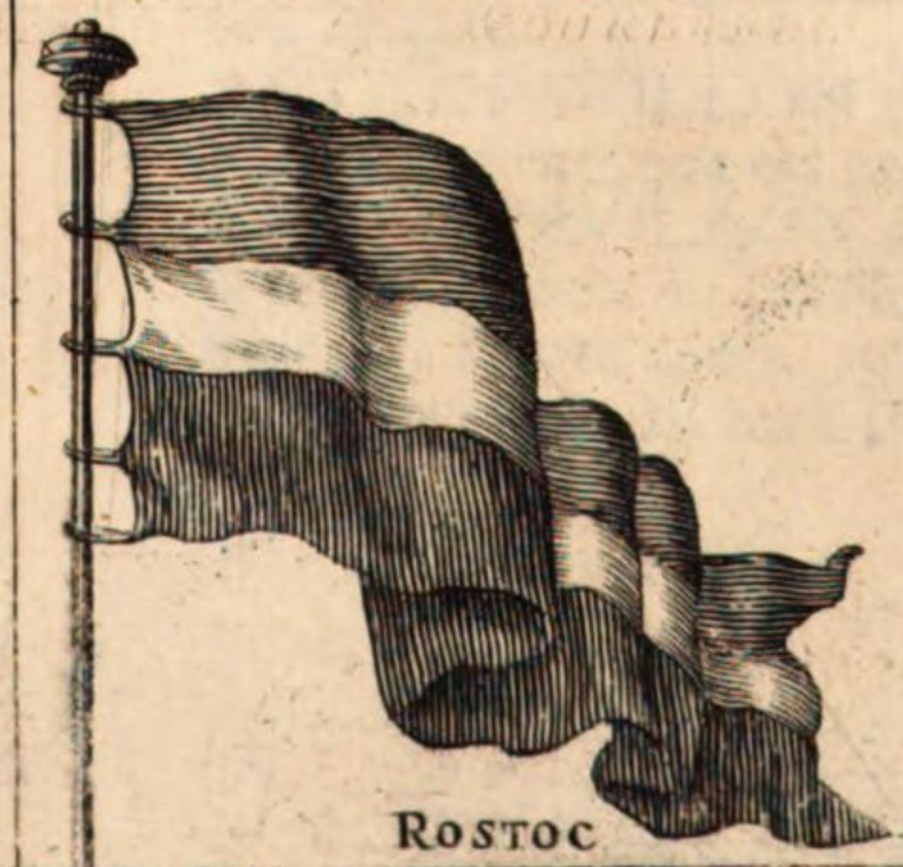


LUBEEK



WISMAR.

31



ROSTOC

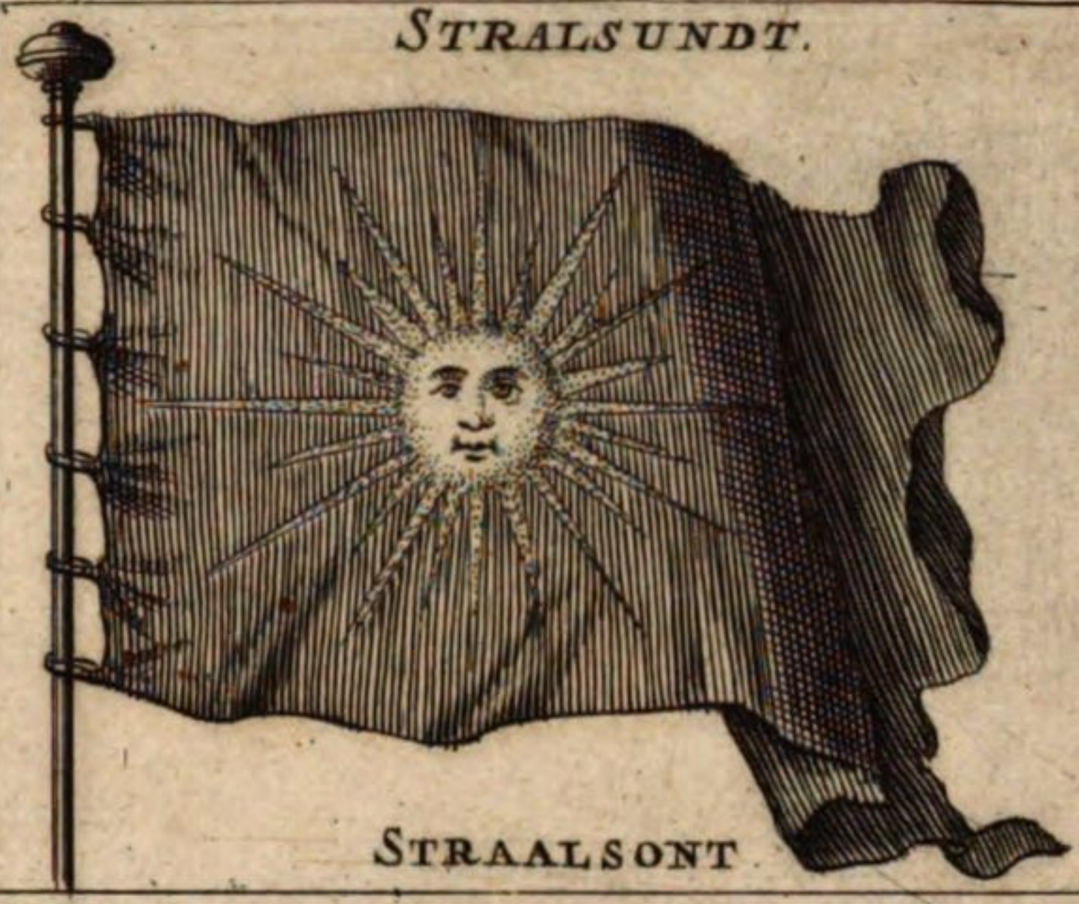
BRANDEBOURG

BRANDENBURG

BRANDEBOURG. 33

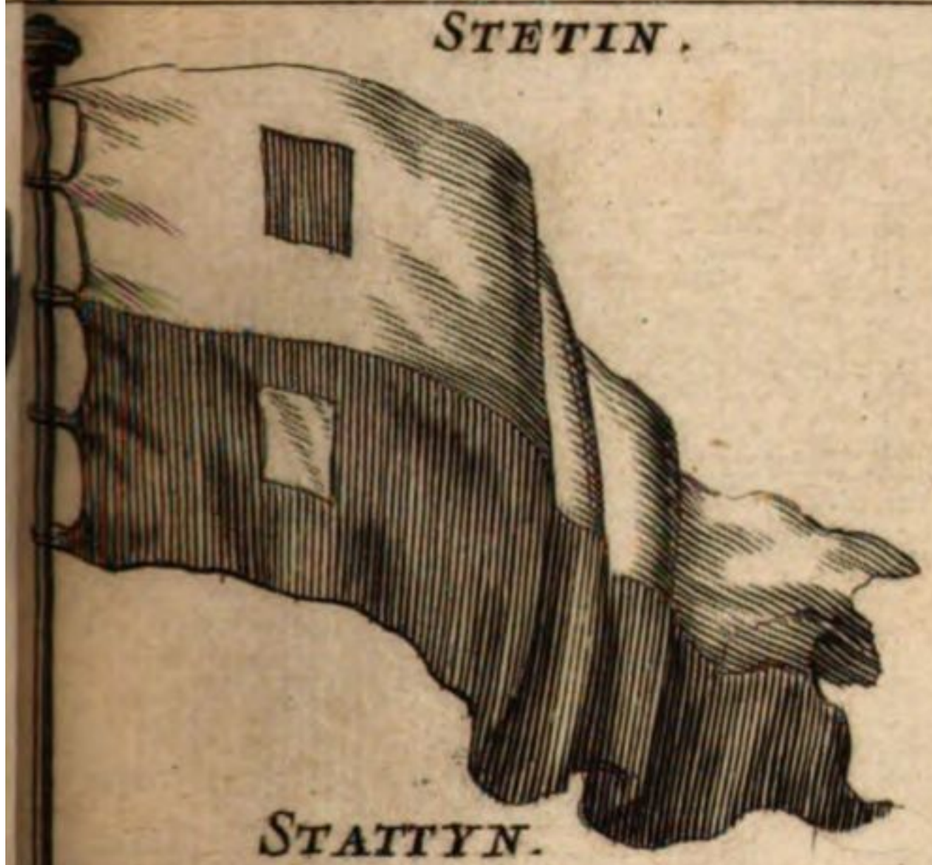
BRANDENBURG

STRALSUNDT. 34



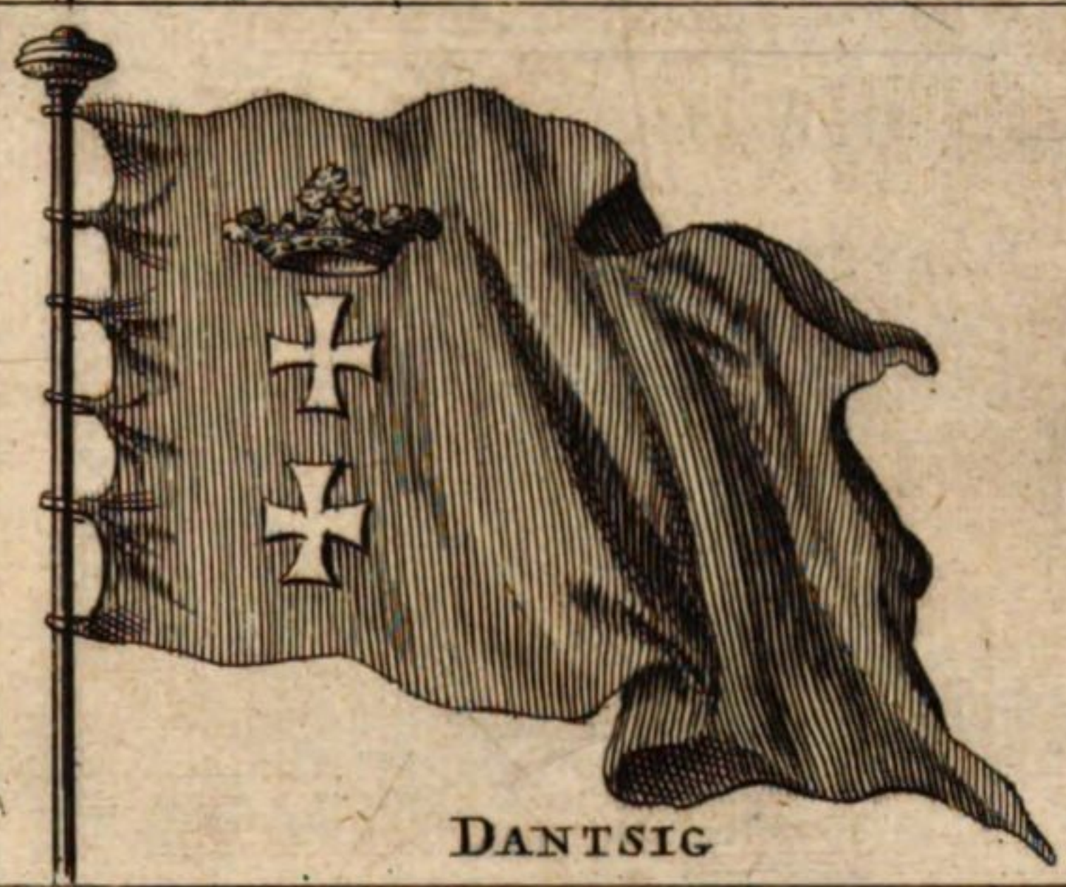
STRAALSONT

STETIN. 35



STATTYN.

36

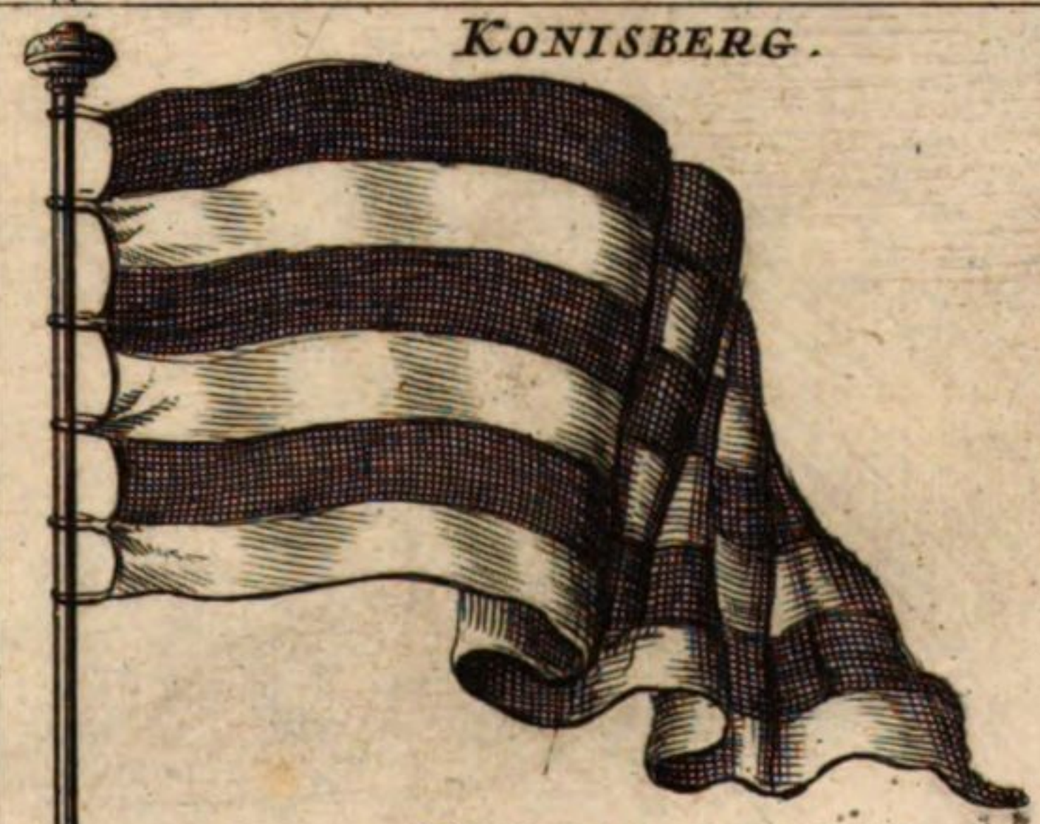


DANTSIG

37

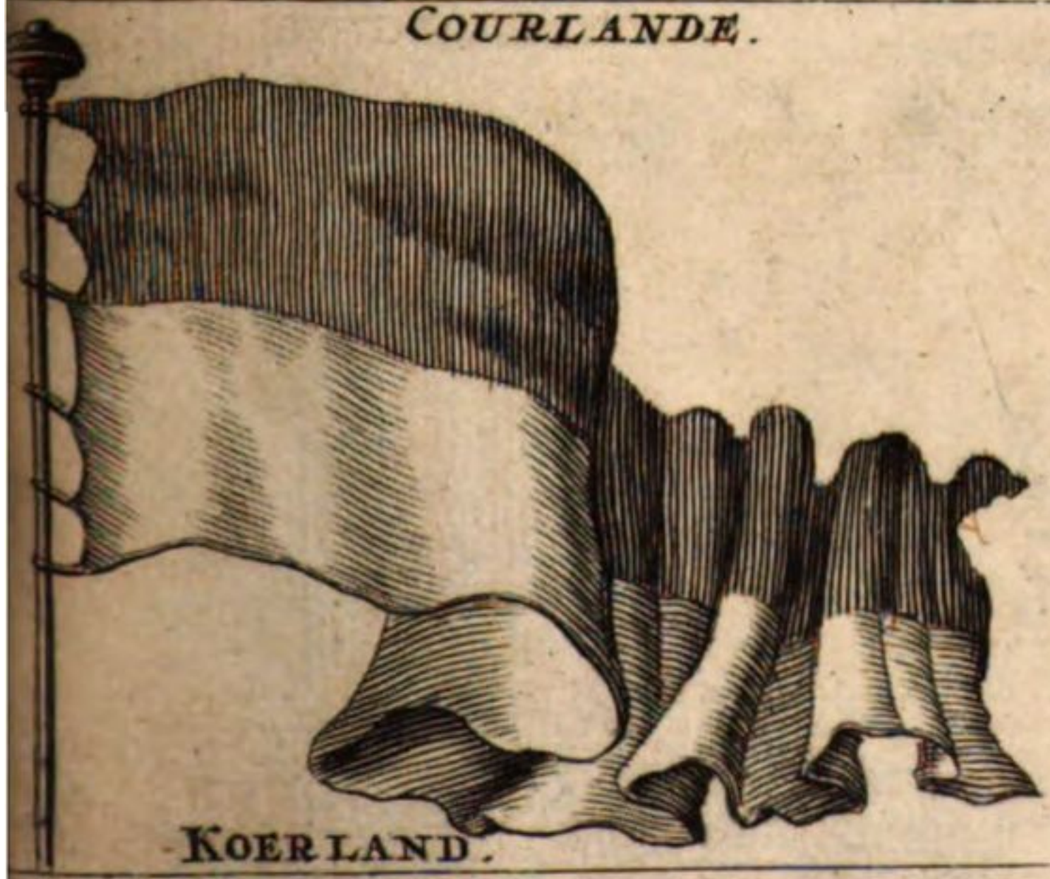
ELBING.

KONISBERG. 38



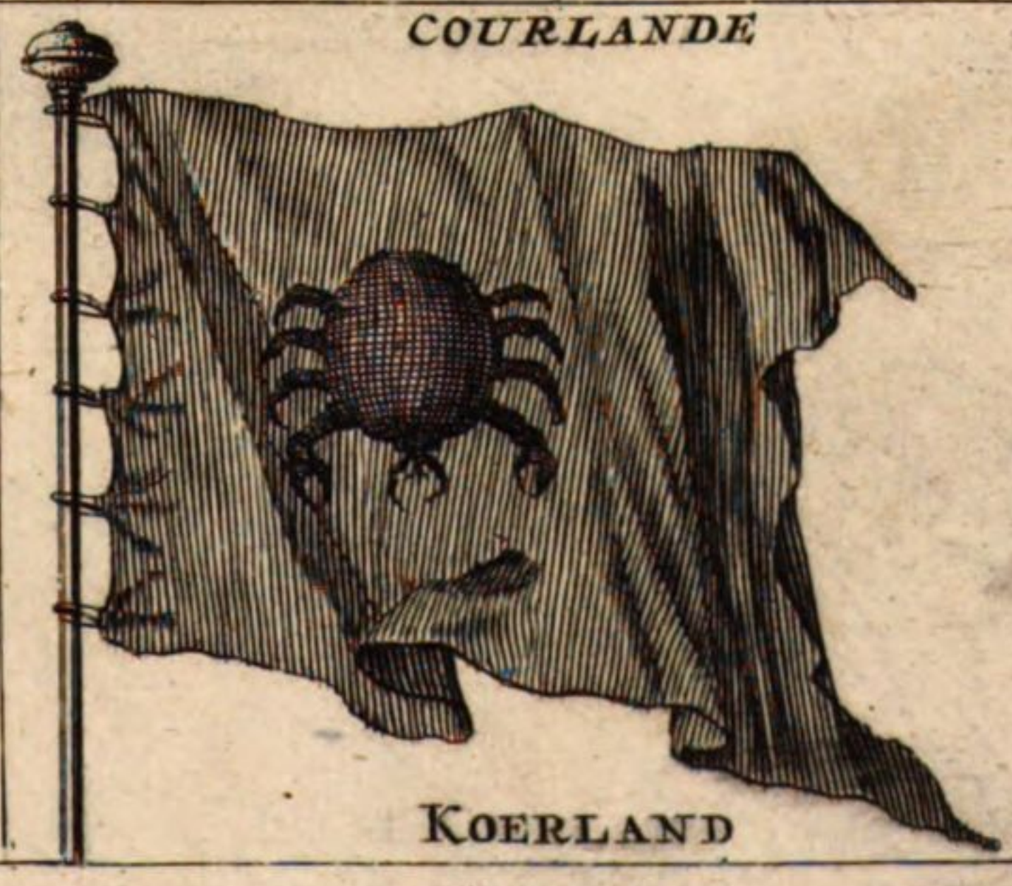
KONINGSBERGEN

COURLANDE. 39



KOERLAND.

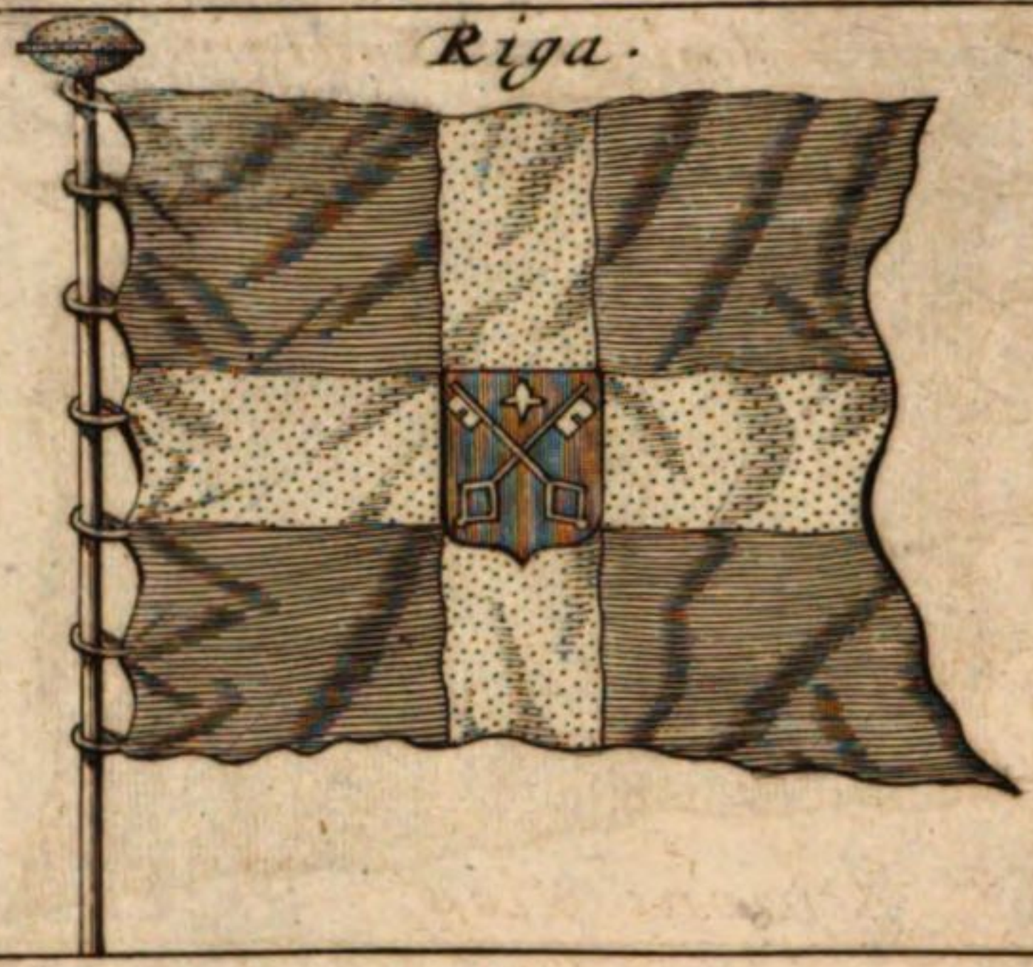
COURLANDE 40



KOERLAND

41.

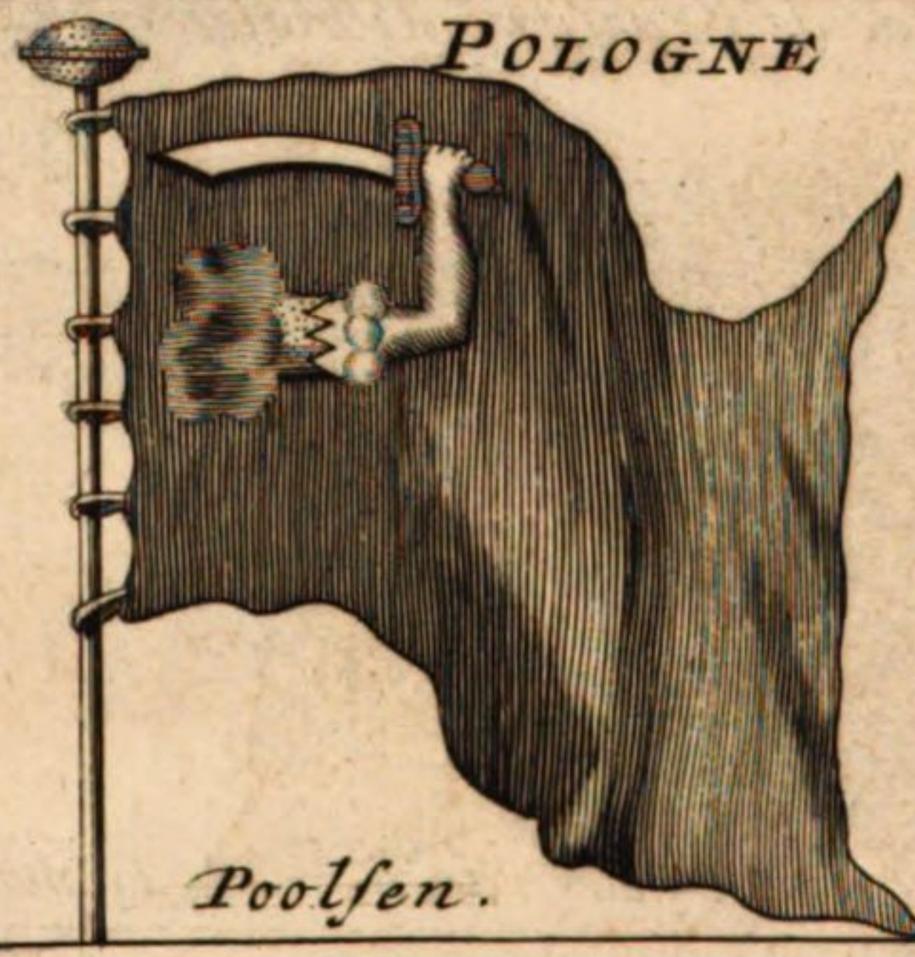
Riga.



Reval.

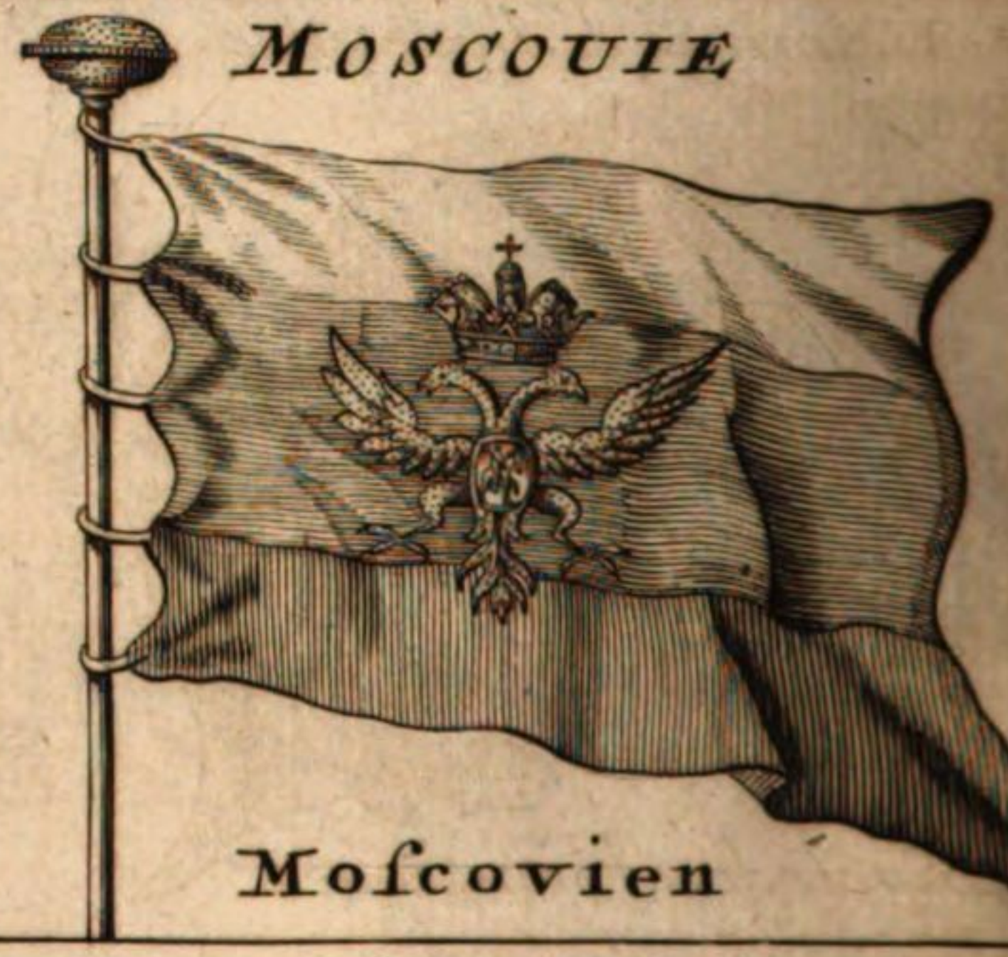
43.

POLOGNE



Poolsen.

MOSCOUIE



Moſcovien

45.

MOSCOUIE

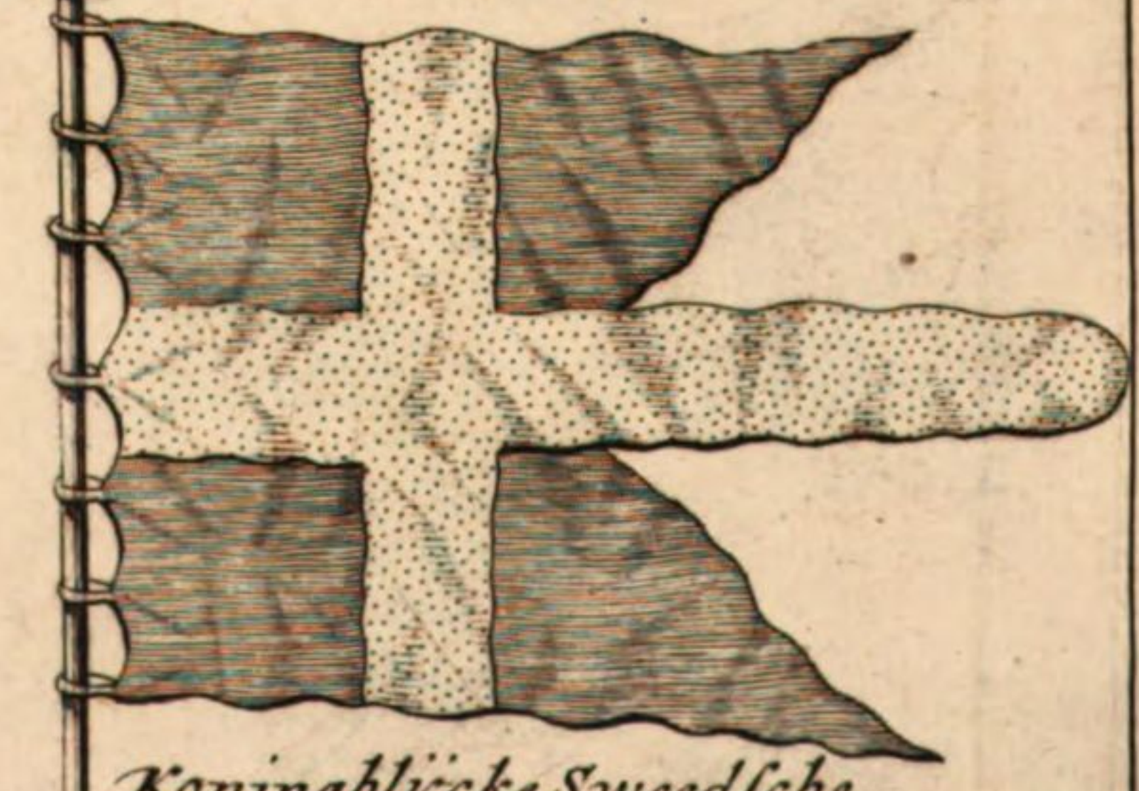
Moſcovien.

MOSCOUIE.

Moſcovien.

47.

SUÉDE

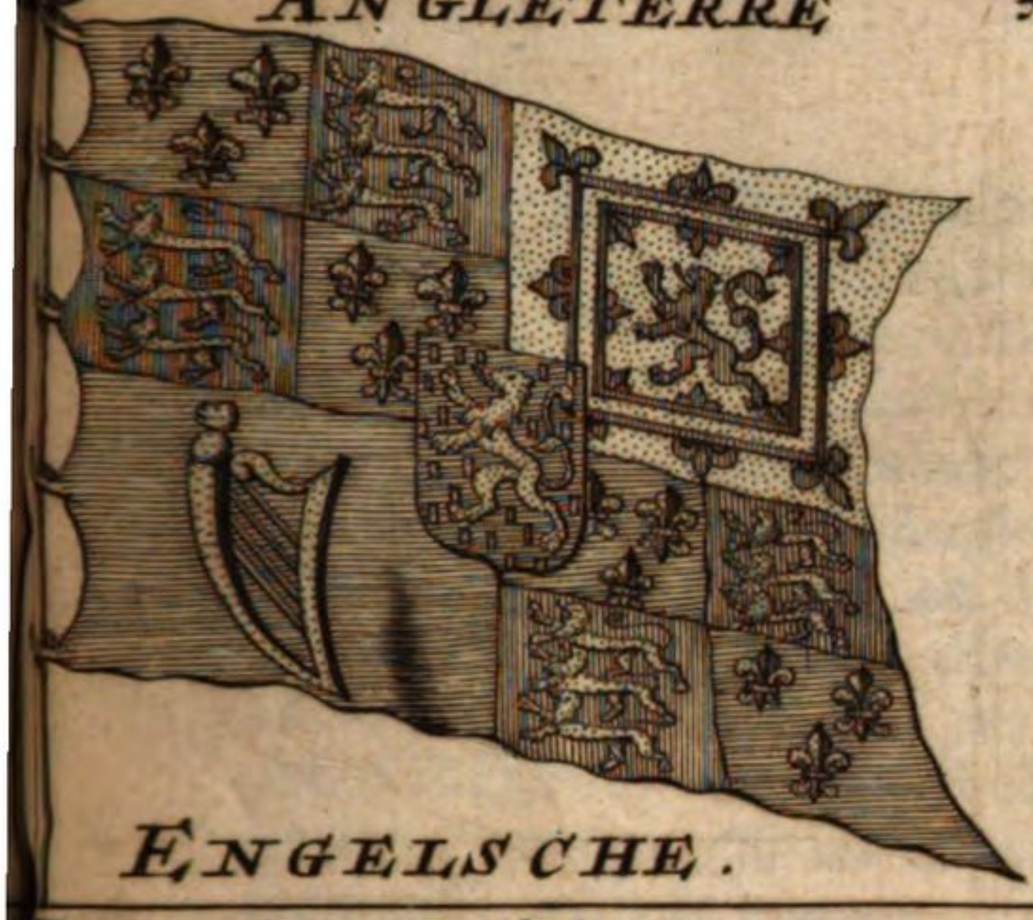


Koninghlÿcke Sweedſche.

ANGLETERRE

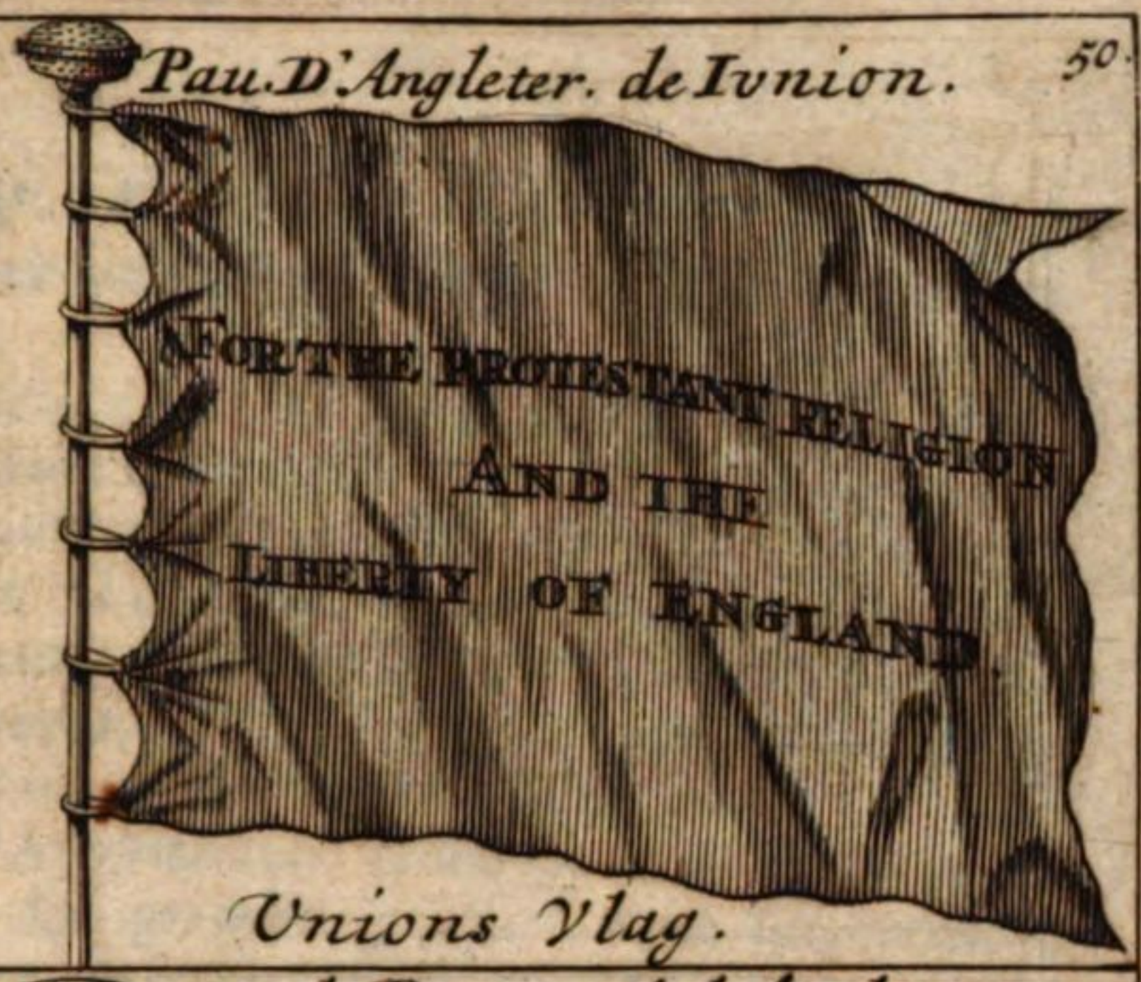
Engelse.

ANGLETERRE 49.



ENGELSCHE.

Pau. D'Angleter. de Ivnion. 50.



Unions Vlag.

L'Amiral d'Angleterre. 51.

Engelsche Admiraals

Jac de Beaupré d Angleterre 52.

Engelsche Geus van't Iacht

Pau. de Vais march: Angl: 53.

elsche Koopvaarders Vlag.

ECOSSE 54.

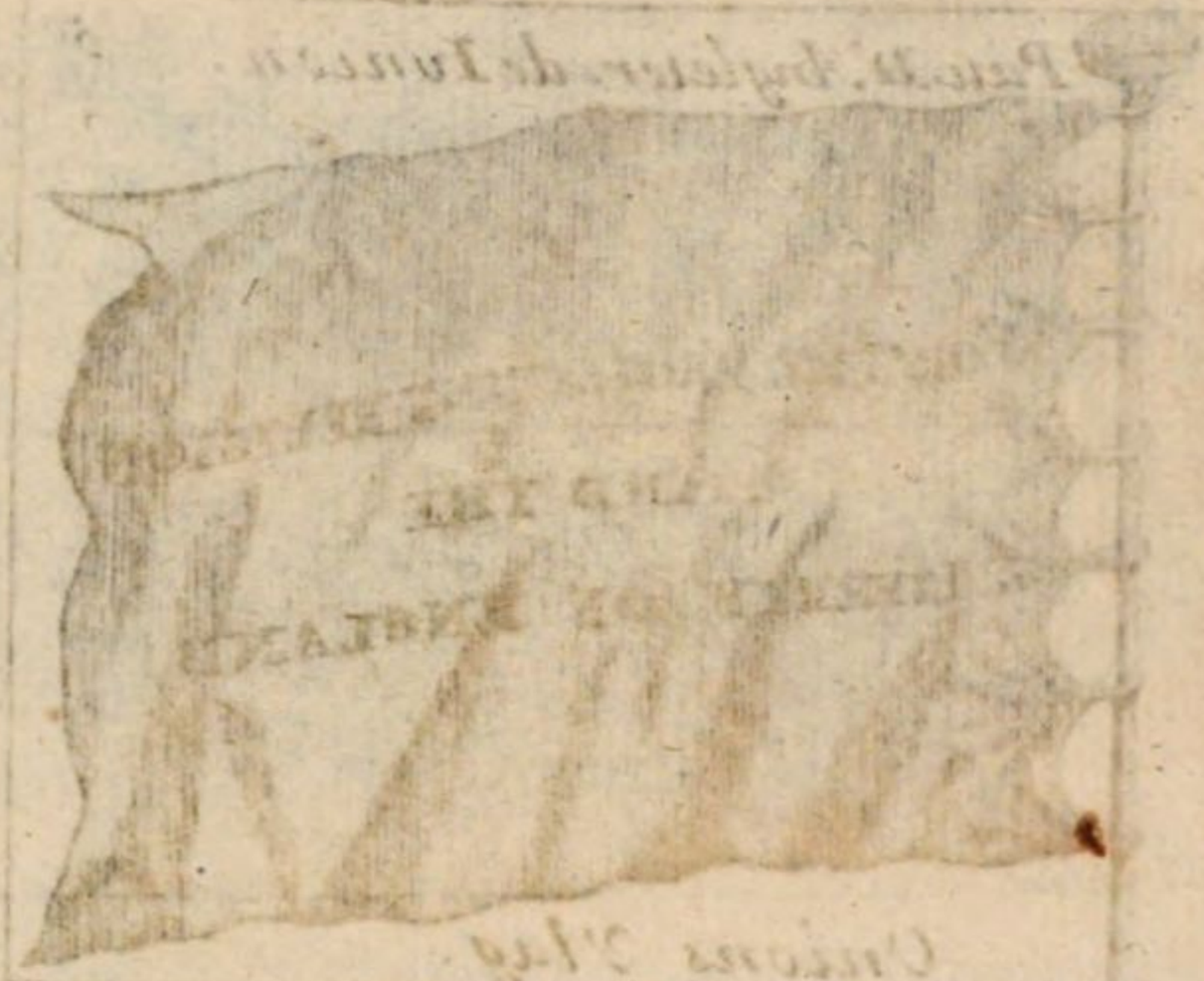
SCHOTSE.

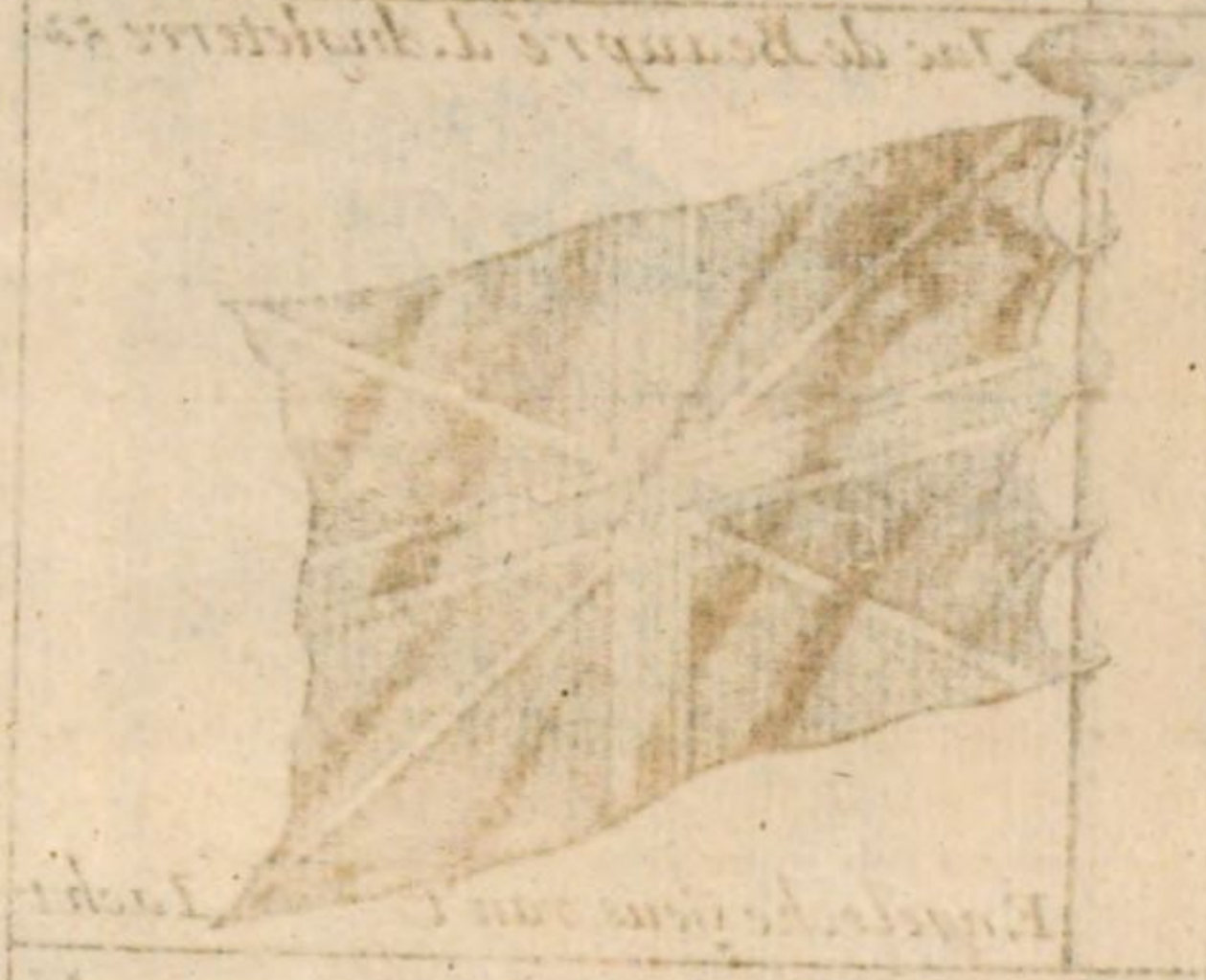
ECOSSE 55.

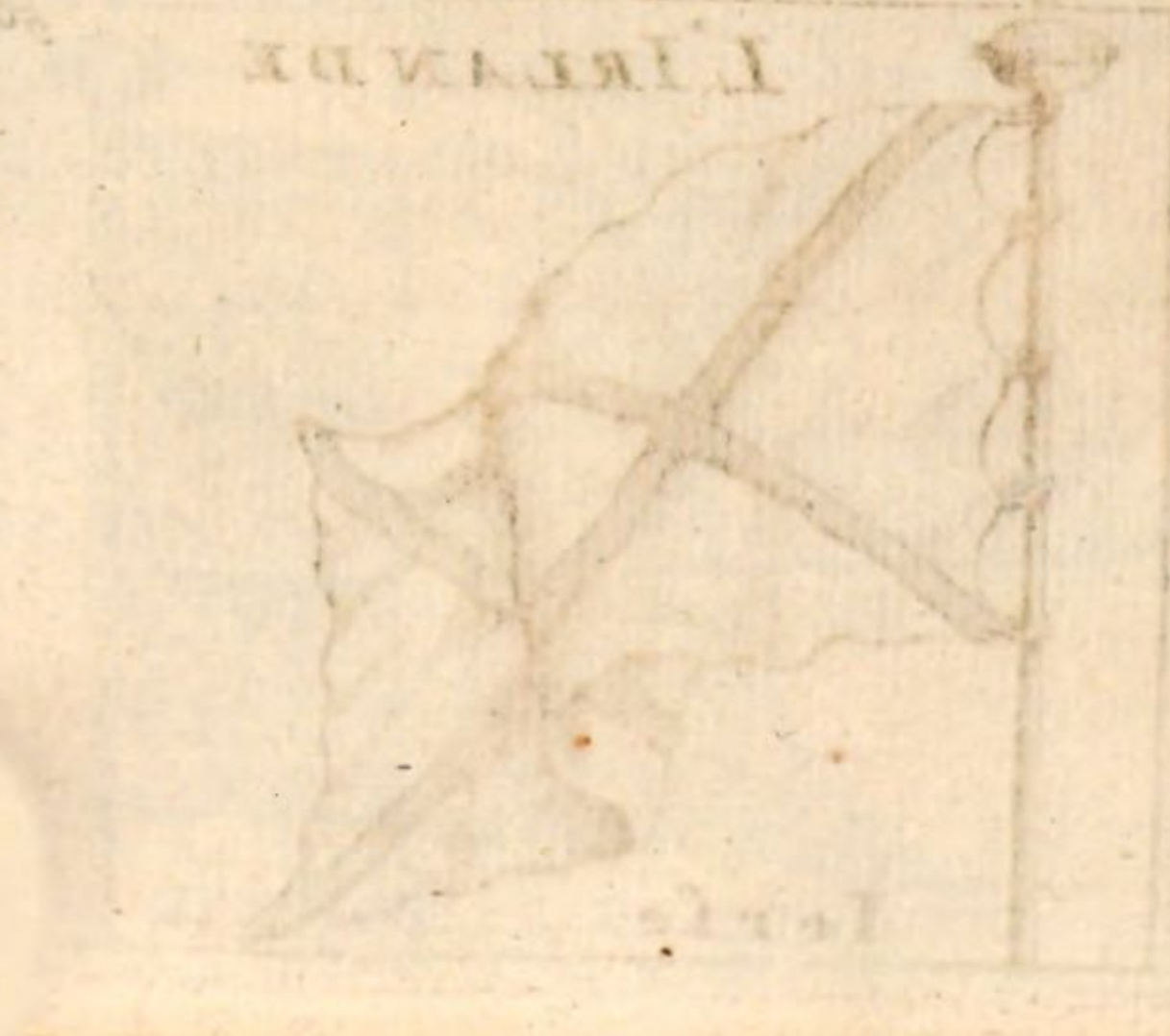
SCHOTSE.

L'IRLANDE 56.

Ierse.







telé d'une croix d'azur, au premier quartier & au quatriême d'argent; au ſecond & au troiſiême de gueules.
PAVILLON de Suéde. Il eſt fendu, & eſt bleu, traverſé d'une croix d'or, dont la pointe qui vient dans la fente en ſort en échancrure. Les vaiſſeaux marchands portent le pavillon quarré.
PAVILLON Roïal d'Angleterre. Il doit être jaune, ou d'or, ſelon Mr. Deſroches; mais blanc, ou d'argent, ſelon les Auteurs Flamands, chargé d'un écuſſon écartelé, d'Angleterre, d'Ecoſſe, de France, & d'Irlande. Il ne peut être porté que par le Roi, ou par commiſſion.
AUTRE PAVILLON Roïal d'Angleterre. Il eſt parti & coupé tout-entier, ou écartelé en écuſſon. Le premier quartier & le quatriême, ſont auſſi partis & coupez; au premier & au quatriême de France; au ſecond & au troiſiême d'Angleterre. Le troiſiême quartier du pavillon eſt d'Ecoſſe & le quatriême d'Irlande. Il eſt auſſi chargé en cœur d'un écuſſon de Naſſau ſous le Roi aujourdhui regnant, c'eſt-à-dire, d'azur ſemé de billettes d'or, au lion d'or brochant ſur le tout.
PAVILLON d'Angleterre, qu'on nomme de l'Union. Il eſt de gueules avec ces paroles en Anglois. POUR LA RELIGION PROTESTANTE, ET POUR LA LIBERTE' DE L'ANGLETERRE.
PAVILLON d'Amiral d'Agletterre. Il eſt rouge chargé d'une ancre d'argent miſe en pal, entalinguée & entortillée d'un cable de même.
Lors-que les armées navales des Anglois ſont diviſées en trois eſcadres, & en neuf diviſions, chaque eſcadre a ſon Amiral, & chaque Amiral a ſon pavillon qui donne le nom à l'eſcadre, ſi-bien que l'eſcadre du premier Amiral dont le pavillon vient d'être blaſonné, s'apelle l'Eſcadre rouge. Les autres ſe nomment l'Eſcadre blanche & l'Eſcadre bleuë. Le Pavillon de l'eſcadre blanche eſt blanc, au franc-quartier à une croix de gueules; & celui de l'eſcadre bleuë eſt bleu, au franc-quartier d'argent à une croix de gueules.
PAVILLON de beaupré d'Angleterre qu'on nomme Jac, ou Jaque. Il eſt bleu, chargé d'un ſautoir d'argent, & d'une croix de gueules bordée d'argent. Mr. Deſroches dit que le ſautoir d'argent eſt bordé de gueules.
PAVILLON des vaiſſeaux marchands Anglois. Il eſt rouge au franc-quartier d'argent, chargé d'une croix de gueules.
PAVILLON d'Ecoſſe. Il eſt bleu, au franc-quartier d'argent, chargé d'une croix de gueules.
Il y a un autre PAVILLON d'Ecoſſe qui eſt rouge, au franc-quartier d'azur, chargé d'un ſautoir ou croix St. André d'argent.
PAVILLON d'Irlande. Il eſt blanc chargé d'une croix St. André de gueules.
PAVILLON d'Eſpagne. Il eſt blanc chargé de l'écu des armes du Roïaume.
AUTRE PAVILLON d'Eſpagne. Il eſt blanc, chargé d'un écuſſon écartelé de Caſtille au premier & au quatriême, & de Léon au ſecond & au troiſiême: c'eſt le Pavillon que les galéres d'Eſpagne, qui tiennent le premier rang, portent auſſi.
PAVILLON de Portugal. Il eſt blanc, chargé des armes du Roïaume de Portugal.

AUTRE PAVILLON de Portugal. Il eſt blanc chargé d'une ſphére céleſte d'or, ſurmonté d'une ſphére du monde d'azur avec un horiſon d'or, & une croix de pourpre au-deſſus. Ce Pavillon & les deux ſuivans ſont ceux que portent les vaiſſeaux qui vont aux Indes.

AUTRE PAVILLON de Portugal. Il eſt blanc, chargé d'une ſphére céleſte de pourpre, avec deux croix de gueules au côté, & une de même au-deſſus, placée ſur une ſphére du monde d'azur avec un horiſon d'or, & au milieu de la ſphére céleſte eſt une autre ſphére du monde d'azur ſur un pilier d'or.

AUTRE PAVILLON de Portugal. Il eſt blanc, chargé vers le bâton des mêmes armes du Roïaume, & d'une ſphére céleſte de pourpre au milieu, ſurmontée d'une ſphére du monde d'azur, avec un horiſon d'or & une croix de gueules au-deſſus, ſoutenuë par un pilier d'or, & aïant deux boules d'or. Et vers l'autre bout il y a au côté de la ſphére un Moine vêtu de noir, qui tient une croix de gueules en ſa main droite, & un chapelet en ſa gauche.

PAVILLON de Port-à-port. Il eſt d'onze bandes, ſix vertes & cinq blanches.

PAVILLON de Savoie. Il eſt rouge, traverſé d'une croix d'argent qui le diviſe en quatre quartiers, dans chacun deſquels eſt une de ces quatre Lettres. F. E. R. T. qui s'expliquent *Fortitudo Ejus Rhodum Tenuit.* Sa valeur a ſauvé Rhodes.

AUTRE PAVILLON de Savoie. Il eſt blanc, chargé d'une image de Notre-dame.

PAVILLON de Génes. Il eſt blanc traverſé d'une croix de gueules.

PAVILLON de Monaco, ou Morgue. Il eſt blanc, chargé d'un écuſſon fuſelé d'argent & de gueules.

PAVILLON de Toſcane. Il eſt blanc, chargé d'un écuſſon des armes du Grand Duc.

AUTRE PAVILLON de Toſcane. Il eſt blanc, chargé d'une croix St. E'tienne, qui eſt de gueules à la bordure d'or, & de la même figure que celle de Malte.

PAVILLON de Livourne, ou Ligourne. Il eſt blanc, chargé d'une croix de gueules, dont les bouts ſe terminent en demie-lune, & à chacun deſquels il y a une boule.

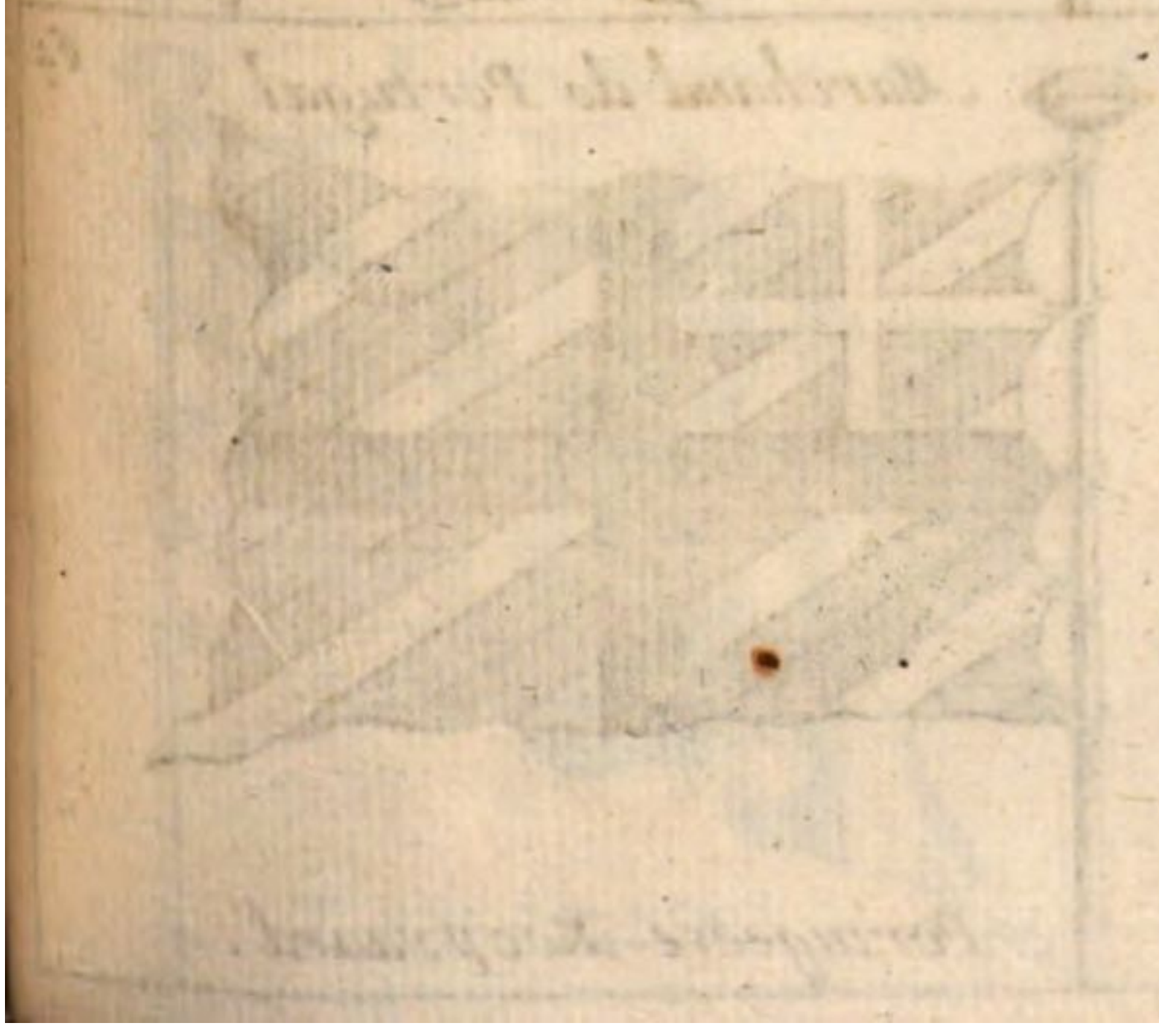
PAVILLON du Pape. Il eſt blanc, chargé des images de St. Pierre & de St. Paul, celle de St. Pierre tenant dans ſa main droite deux clefs paſſées en ſautoir, & aïant un livre ſous ſa main gauche; & celle de St. Paul tenant eu ſa main droite un livre, & en ſa gauche une épée. Les flames ſont de trois bandes, l'une blanche, l'autre jaune, & l'autre rouge.

PAVILLON de Veniſe, ou de St. Marc. Il eſt rouge, chargé d'un lion aiſlé d'or, placé ſur une petite bande d'azur, tenant en ſa patte droite une croix d'or, & en ſa gauche un livre où ſont écrits ces mots. *Pax tibi, Marce Evangeliſta meus.*

AUTRE PAVILLON de Veniſe. Il eſt ſemblable à ce premier, hormis que le lion tient en ſa patte droite une épée d'azur, à la poignée de ſable.

AUTRE PAVILLON de Veniſe. Il eſt blanc, chargé du même lion.

PAVILLON de Raguſe en Dalmatie. Il eſt blanc, chargé d'un écuſſon où



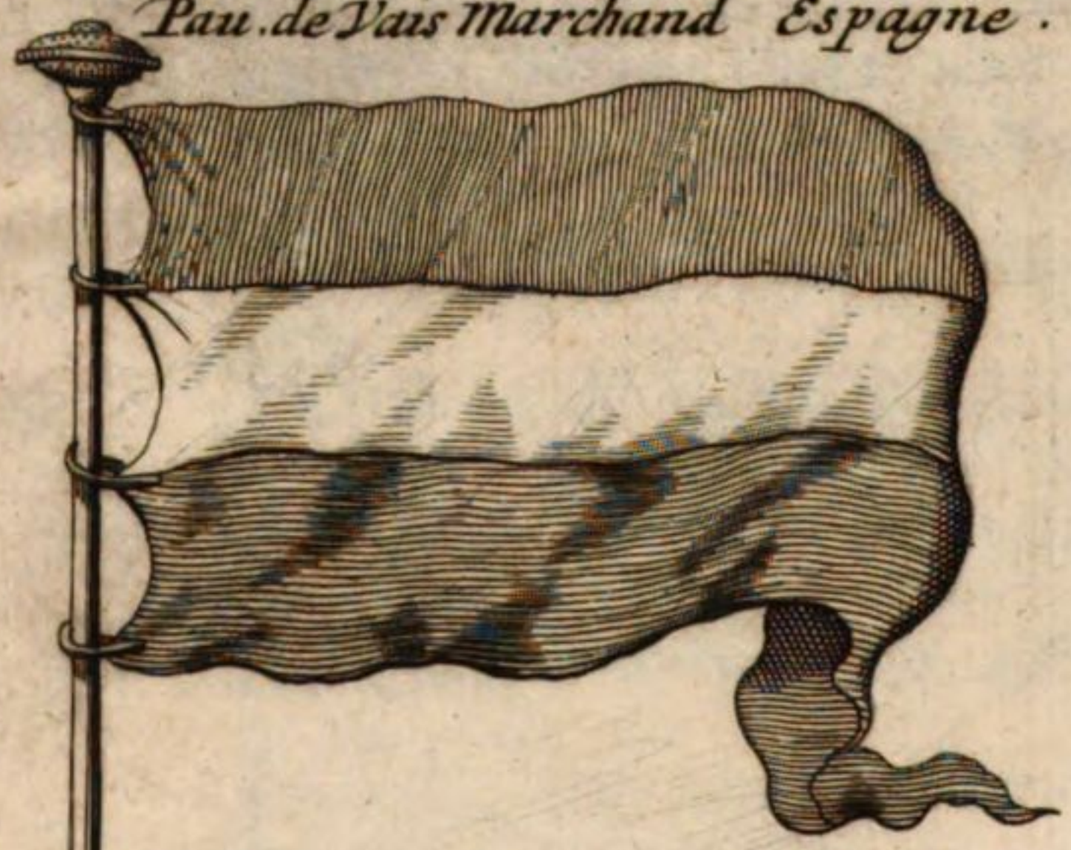
ESPAGNE. 57.

SPAANSE.

ESPAGNE.

SPAANSE.

Pau. de Vais Marchand Espagne. 59.

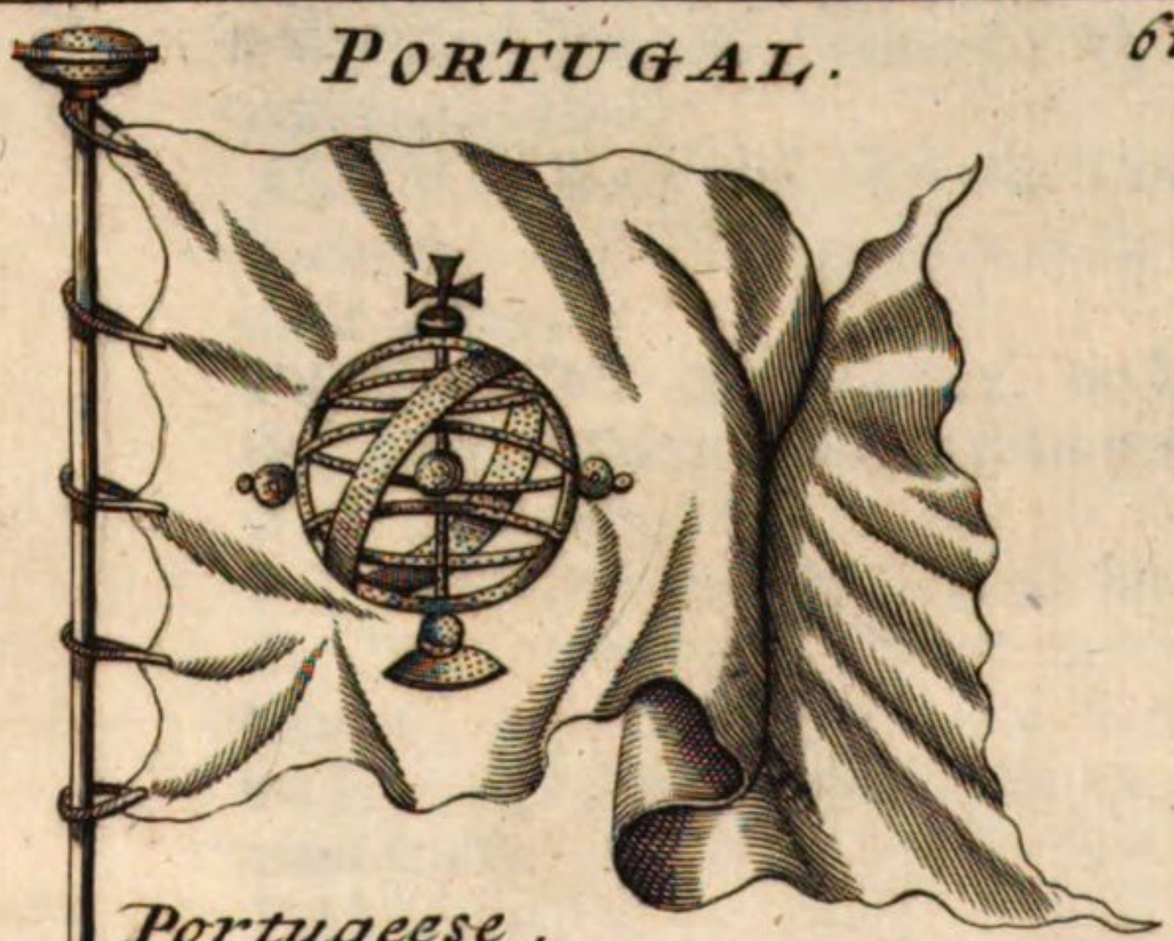


Spaense Koopvaarders.

PORTUGAL.

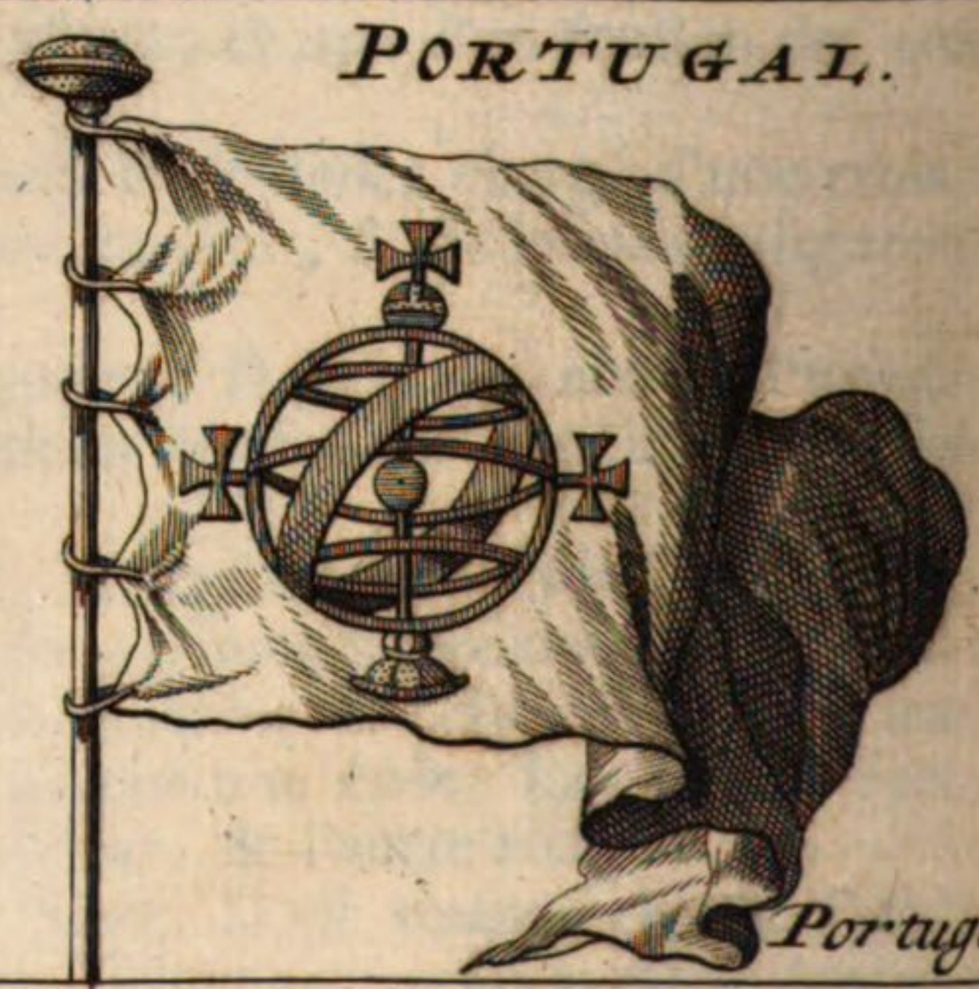
Portugeese

PORTUGAL. 61.



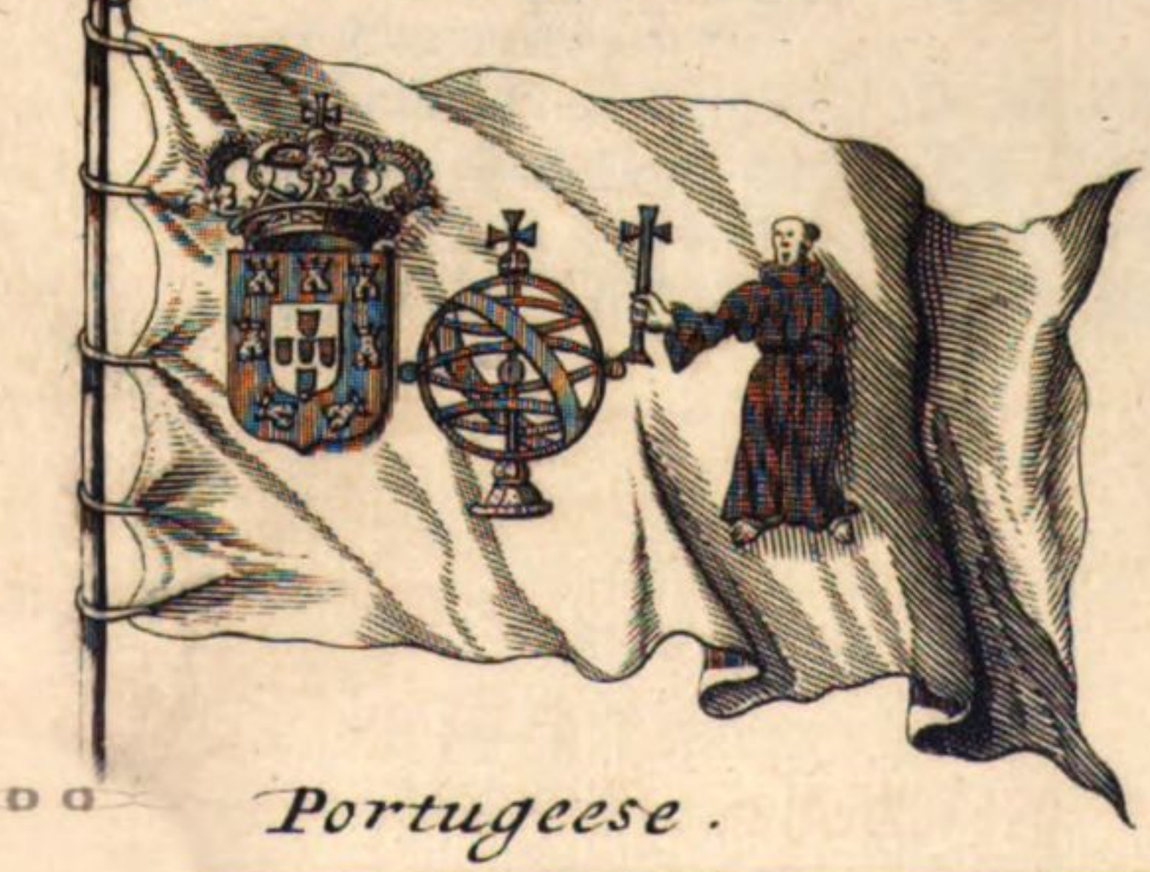
Portugeese.

PORTUGAL. 62.



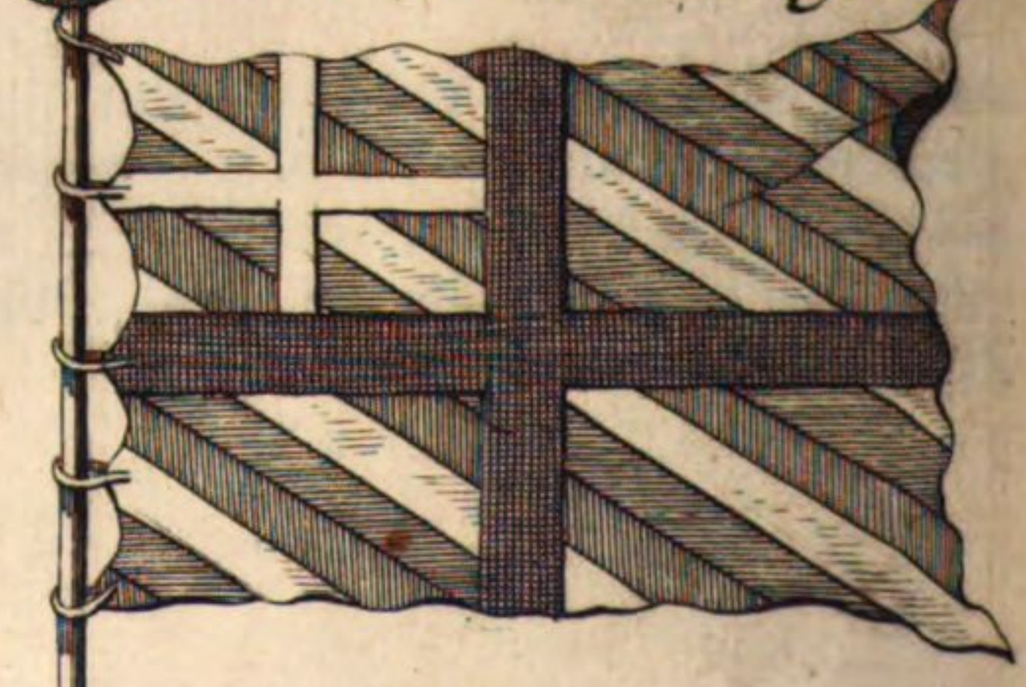
Portugeese.

PORTUGAL. 63.



Portugeese.

Marchand de Portugal 64.



Portugeese Koopvaard.

65. PORT-A-PORT.

PORT-A-PORTSE.

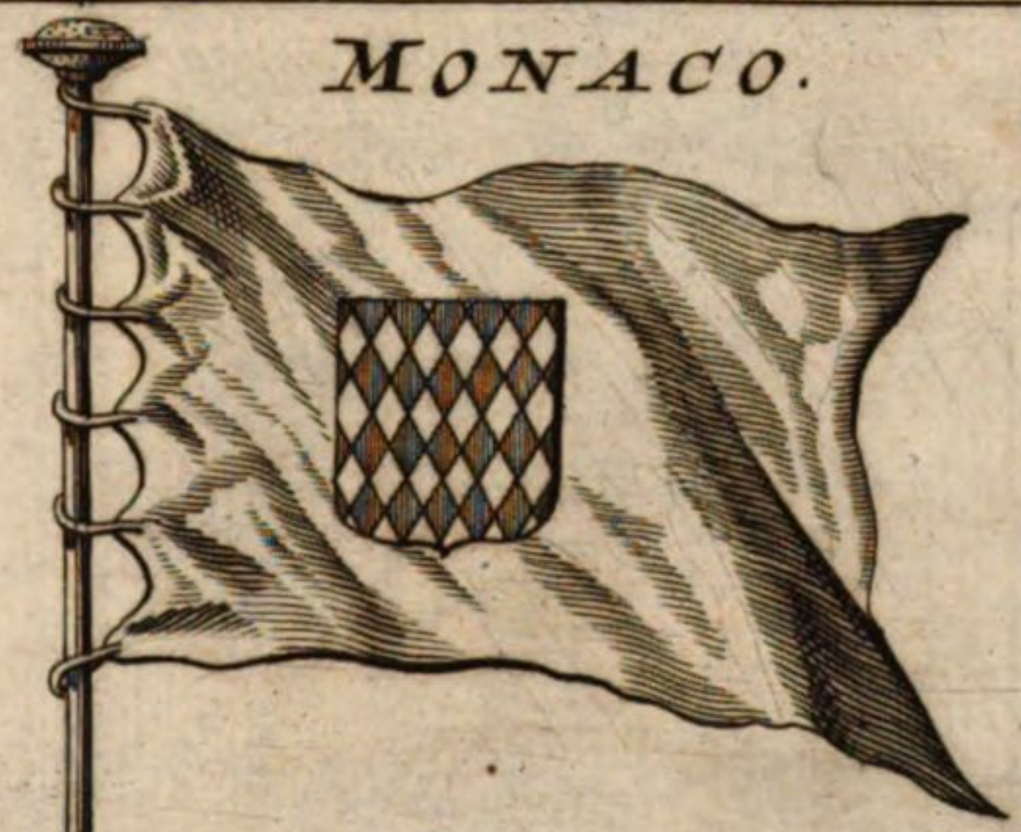
66. SAUOIE.

SAVOYER.

67. GÉNES.

GENUA

68. MONACO.

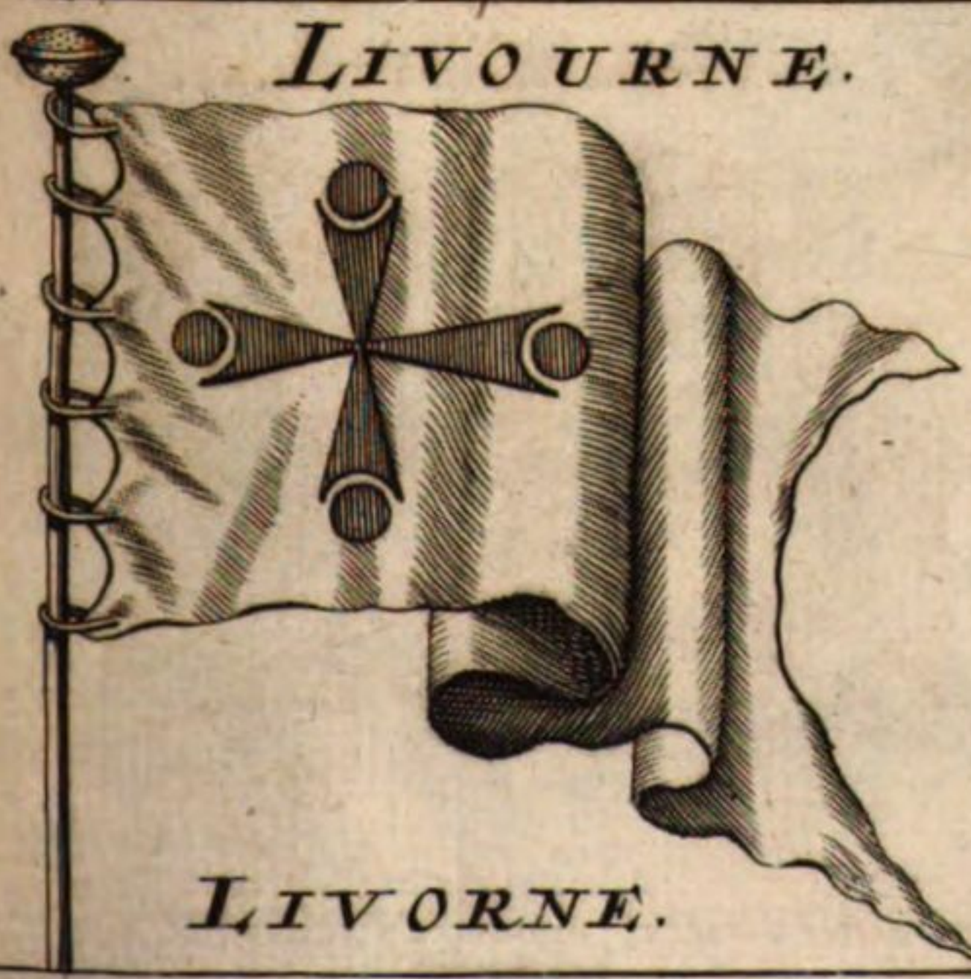


69. MODÉNE.

MODENA.

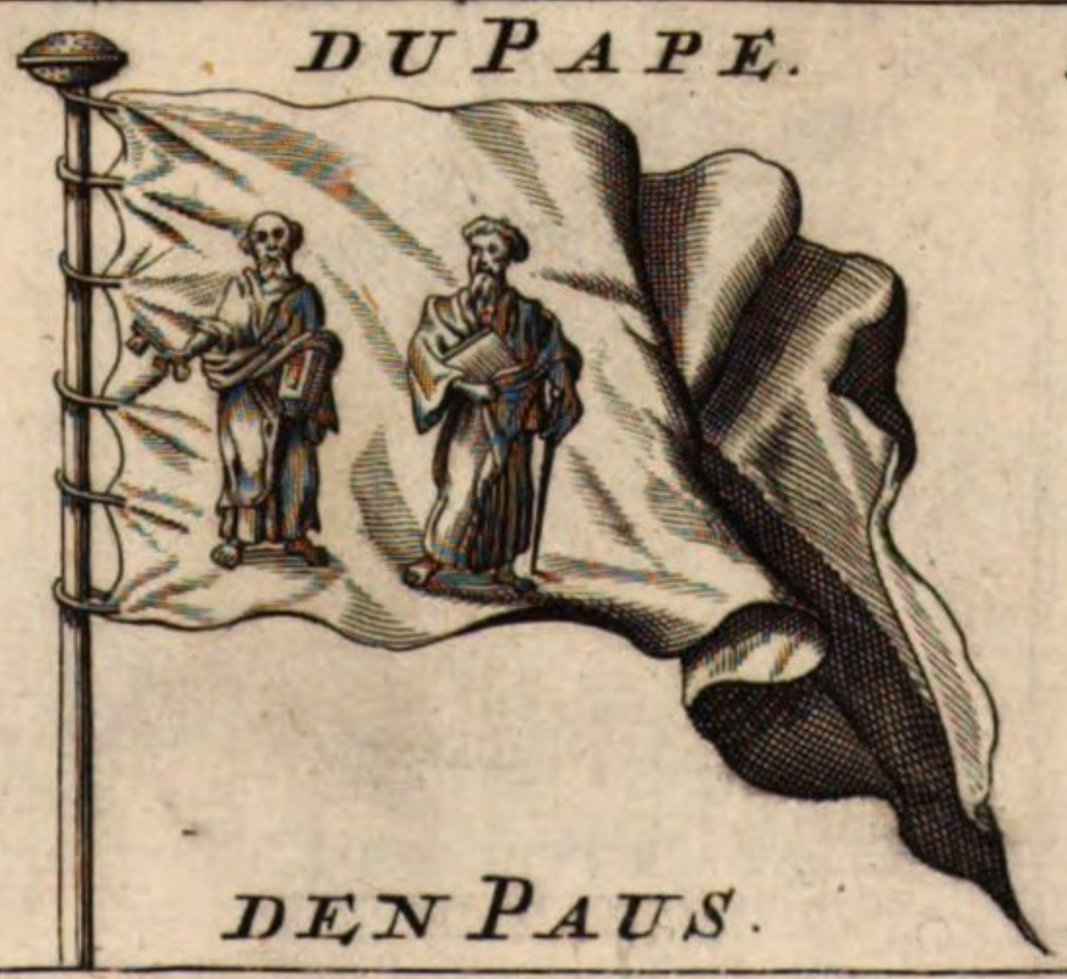
70. TOSCANE.

71. LIVOURNE.

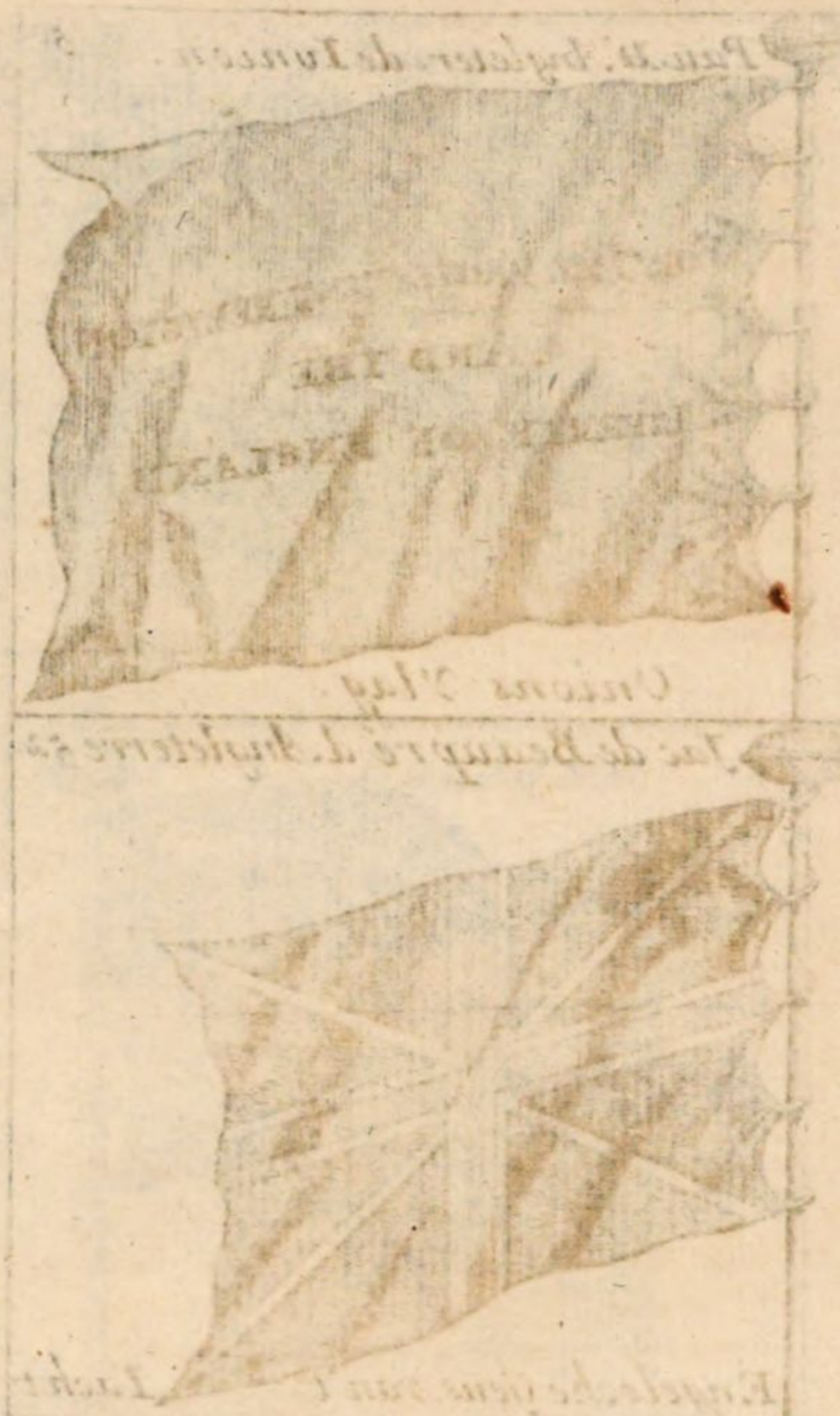


LIVORNE.

72. DU PAPE.



DEN PAUS.



telé d'une croix d'azur, au premier quartier & au quatriême d'argent; au fecond & au troiſiême de gueules.
PAVILLON de Suéde. Il eſt fendu, & eſt bleu, traverſé d'une croix d'or, dont la pointe qui vient dans la fente en ſort en échancrure. Les vaiſſeaux marchands portent le pavillon quarré.
PAVILLON Roïal d'Angleterre. Il doit être jaune, ou d'or, ſelon Mr. Deſroches; mais blanc, ou d'argent, ſelon les Auteurs Flamands, chargé d'un écuſſon écartelé, d'Angleterre, d'Ecoſſe, de France, & d'Irlande. Il ne peut être porté que par le Roi, ou par commiſſion.
AUTRE PAVILLON Roïal d'Angleterre. Il eſt parti & coupé tout-entier, ou écartelé en écuſſon. Le premier quartier & le quatriême, ſont auſſi partis & coupez; au premier & au quatriême de France; au ſecond & au troiſiême d'Angleterre. Le troiſiême quartier du pavillon eſt d'Ecoſſe & le quatriême d'Irlande. Il eſt auſſi chargé en cœur d'un écuſſon de Naſſau ſous le Roi aujourdhui regnant, c'eſt-à-dire, d'azur ſemé de billettes d'or, au lion d'or brochant ſur le tout.
PAVILLON d'Angleterre, qu'on nomme de l'Union. Il eſt de gueules avec ces paroles en Anglois. POUR LA RELIGION PROTESTANTE, ET POUR LA LIBERTE' DE L'ANGLETERRE.
PAVILLON d'Amiral d'Agletterre. Il eſt rouge chargé d'une ancre d'argent miſe en pal, entalinguée & entortillée d'un cable de même.
Lors-que les armées navales des Anglois ſont diviſées en trois eſcadres, & en neuf diviſions, chaque eſcadre a ſon Amiral, & chaque Amiral a ſon pavillon qui donne le nom à l'eſcadre, ſi-bien que l'eſcadre du premier Amiral dont le pavillon vient d'être blaſonné, s'apelle l'Eſcadre rouge. Les autres ſe nomment l'Eſcadre blanche & l'Eſcadre bleuë. Le Pavillon de l'eſcadre blanche eſt blanc, au franc-quartier à une croix de gueules; & celui de l'eſcadre bleuë eſt bleu, au franc-quartier d'argent à une croix de gueules.
PAVILLON de beaupré d'Angleterre qu'on nomme Jac, ou Jaque. Il eſt bleu, chargé d'un ſautoir d'argent, & d'une croix de gueules bordée d'argent. Mr. Deſroches dit que le ſautoir d'argent eſt bordé de gueules.
PAVILLON des vaiſſeaux marchands Anglois. Il eſt rouge au franc-quartier d'argent, chargé d'une croix de gueules.
PAVILLON d'Ecoſſe. Il eſt bleu, au franc-quartier d'argent, chargé d'une croix de gueules.
Il y a un autre PAVILLON d'Ecoſſe qui eſt rouge, au franc-quartier d'azur, chargé d'un ſautoir ou croix St. André d'argent.
PAVILLON d'Irlande. Il eſt blanc chargé d'une croix St. André de gueules.
PAVILLON d'Eſpagne. Il eſt blanc chargé de l'écu des armes du Roïaume.
AUTRE PAVILLON d'Eſpagne. Il eſt blanc, chargé d'un écuſſon écartelé de Caſtille au premier & au quatriême, & de Léon au ſecond & au troiſiême: c'eſt le Pavillon que les galéres d'Eſpagne, qui tiennent le premier rang, portent auſſi.
PAVILLON de Portugal. Il eſt blanc, chargé des armes du Roïaume de Portugal.

AUTRE PAVILLON de Portugal. Il eſt blanc chargé d'une ſphére céleſte d'or, ſurmonté d'une ſphére du monde d'azur avec un horiſon d'or, & une croix de pourpre au-deſſus. Ce Pavillon & les deux ſuivans ſont ceux que portent les vaiſſeaux qui vont aux Indes.

AUTRE PAVILLON de Portugal. Il eſt blanc, chargé d'une ſphére céleſte de pourpre, avec deux croix de gueules au côté, & une de même au-deſſus, placée ſur une ſphére du monde d'azur avec un horiſon d'or, & au milieu de la ſphére céleſte eſt une autre ſphére du monde d'azur ſur un pilier d'or.

AUTRE PAVILLON de Portugal. Il eſt blanc, chargé vers le bâton des mêmes armes du Roïaume, & d'une ſphére céleſte de pourpre au milieu, ſurmontée d'une ſphére du monde d'azur, avec un horiſon d'or & une croix de gueules au-deſſus, ſoutenuë par un pilier d'or, & aïant deux boules d'or. Et vers l'autre bout il y a au côté de la ſphére un Moine vêtu de noir, qui tient une croix de gueules en ſa main droite, & un chapelet en ſa gauche.

PAVILLON de Port-à-port. Il eſt d'onze bandes, ſix vertes & cinq blanches.

PAVILLON de Savoie. Il eſt rouge, traverſé d'une croix d'argent qui le diviſe en quatre quartiers, dans chacun deſquels eſt une de ces quatre Lettres. F. E. R. T. qui s'expliquent *Fortitudo Ejus Rhodum Tenuit.* Sa valeur a ſauvé Rhodes.

AUTRE PAVILLON de Savoie. Il eſt blanc, chargé d'une image de Notre-dame.

PAVILLON de Génes. Il eſt blanc traverſé d'une croix de gueules.

PAVILLON de Monaco, ou Morgue. Il eſt blanc, chargé d'un écuſſon fuſelé d'argent & de gueules.

PAVILLON de Toſcane. Il eſt blanc, chargé d'un écuſſon des armes du Grand Duc.

AUTRE PAVILLON de Toſcane. Il eſt blanc, chargé d'une croix St. E'tienne, qui eſt de gueules à la bordure d'or, & de la même figure que celle de Malte.

PAVILLON de Livourne, ou Ligourne. Il eſt blanc, chargé d'une croix de gueules, dont les bouts ſe terminent en demie-lune, & à chacun deſquels il y a une boule.

PAVILLON du Pape. Il eſt blanc, chargé des images de St. Pierre & de St. Paul, celle de St. Pierre tenant dans ſa main droite deux clefs paſſées en ſautoir, & aïant un livre ſous ſa main gauche; & celle de St. Paul tenant eu ſa main droite un livre, & en ſa gauche une épée. Les flames ſont de trois bandes, l'une blanche, l'autre jaune, & l'autre rouge.

PAVILLON de Veniſe, ou de St. Marc. Il eſt rouge, chargé d'un lion aiſlé d'or, placé ſur une petite bande d'azur, tenant en ſa patte droite une croix d'or, & en ſa gauche un livre où ſont écrits ces mots. *Pax tibi, Marce Evangeliſta meus.*

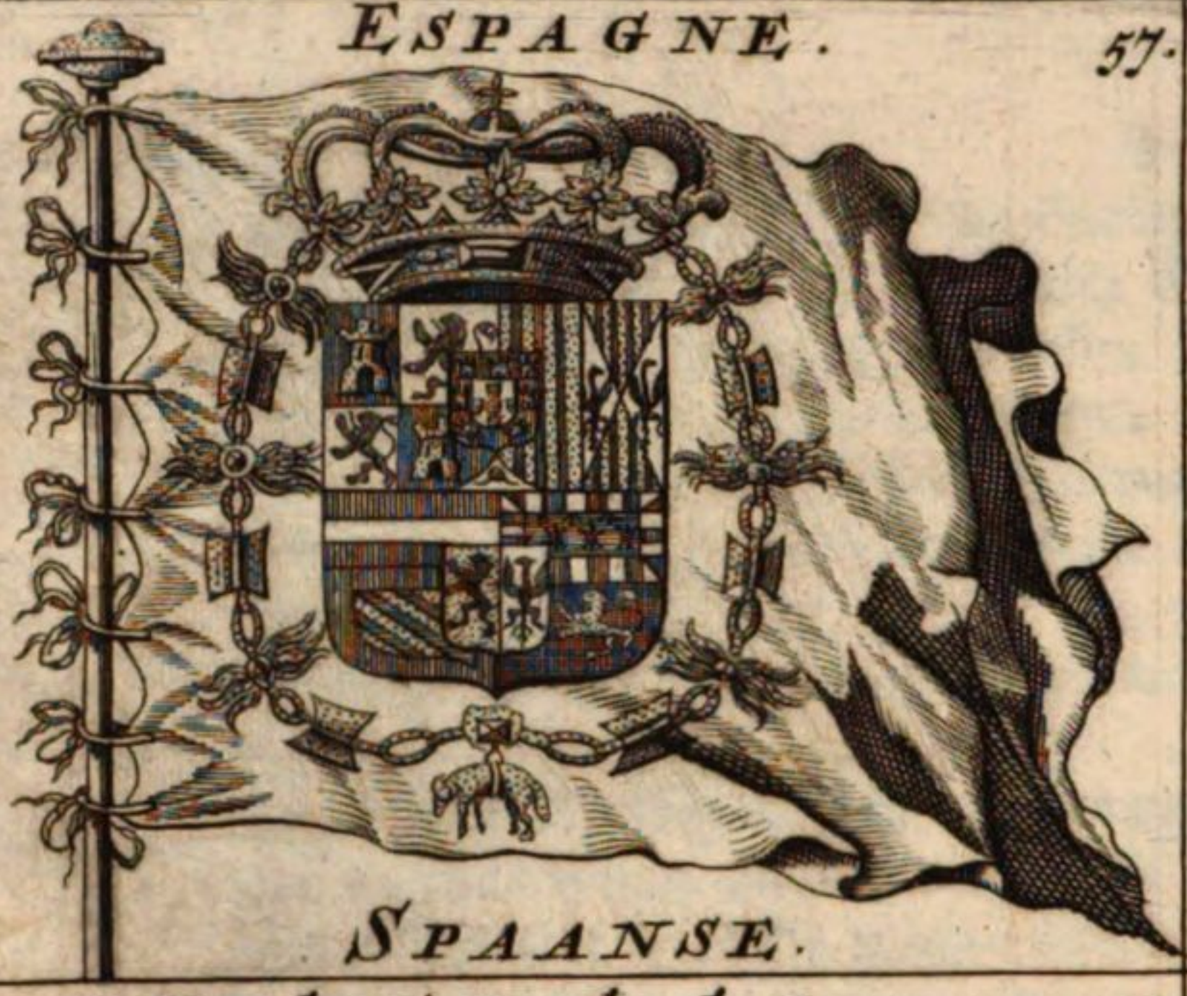
AUTRE PAVILLON de Veniſe. Il eſt ſemblable à ce premier, hormis que le lion tient en ſa patte droite une épée d'azur, à la poignée de ſable.

AUTRE PAVILLON de Veniſe. Il eſt blanc, chargé du même lion.

PAVILLON de Raguſe en Dalmatie. Il eſt blanc, chargé d'un écuſſon

où

ESPAGNE. 57.

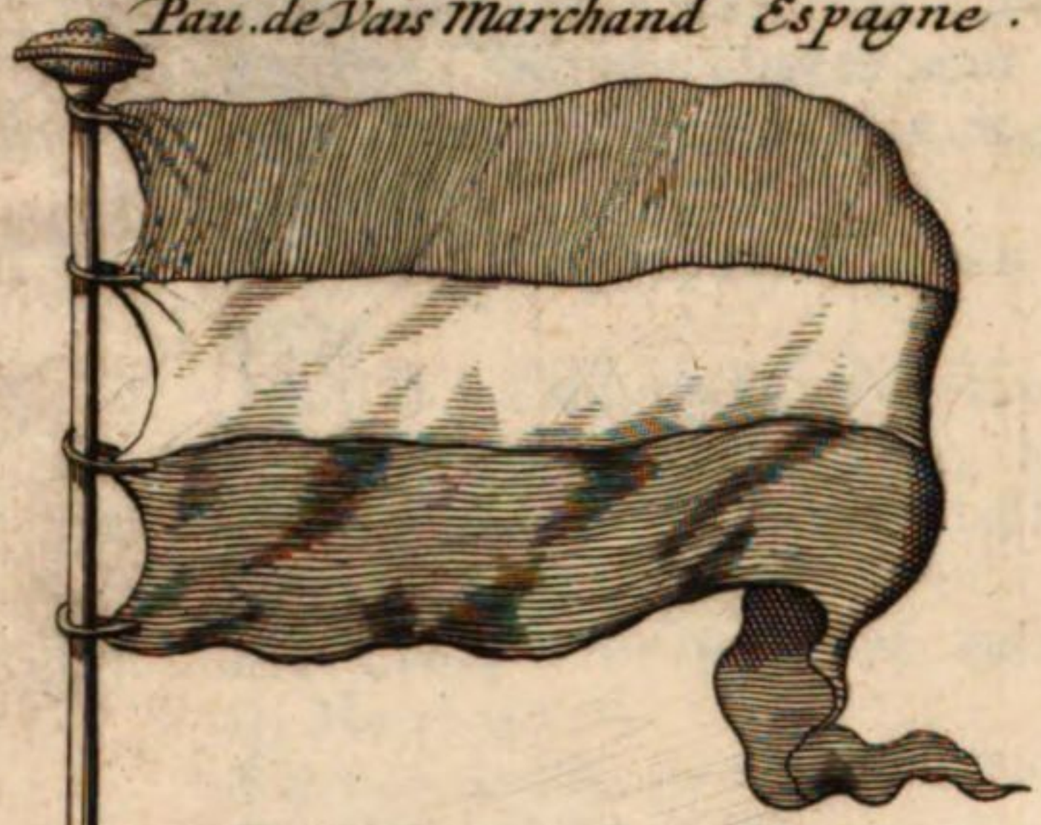


SPAANSE.

ESPAGNE. 5

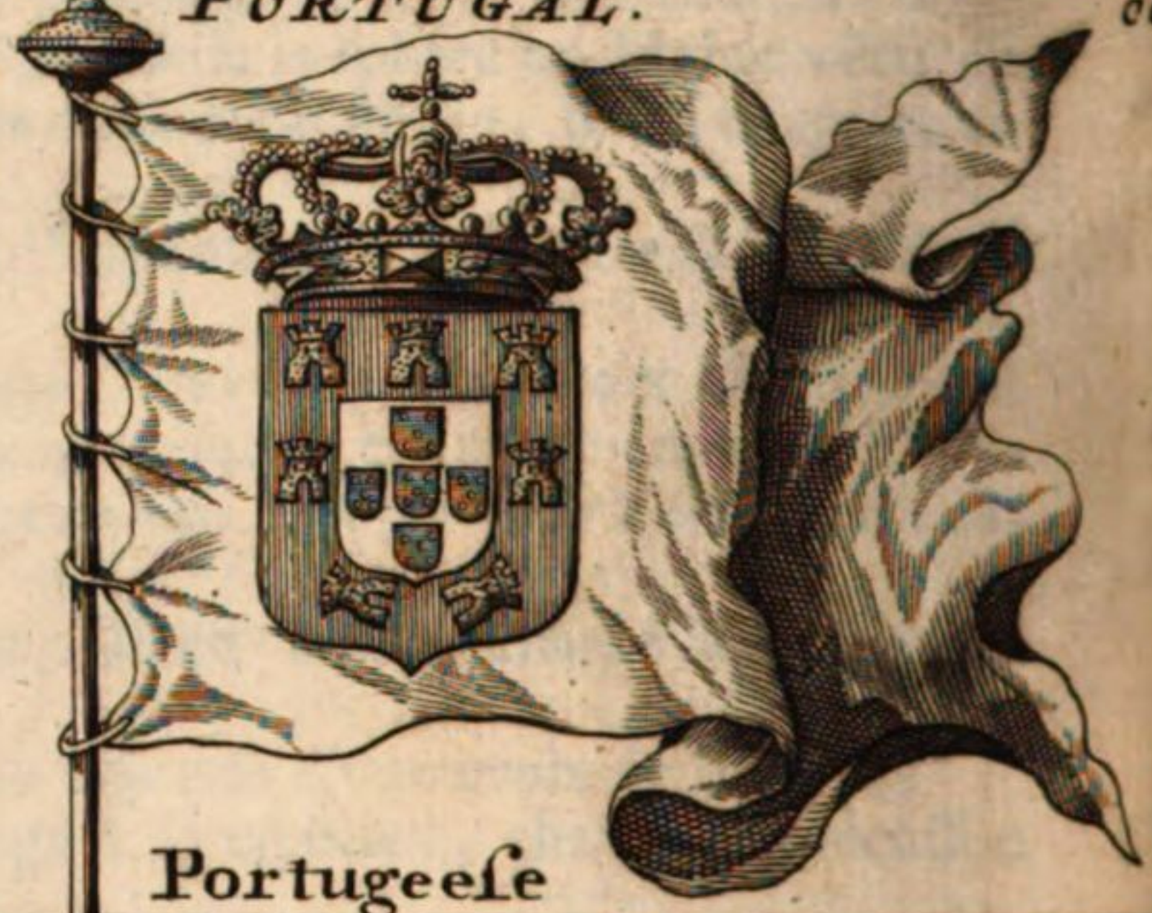
SPAANSE.

Pau. de Vais Marchand Espagne. 59.



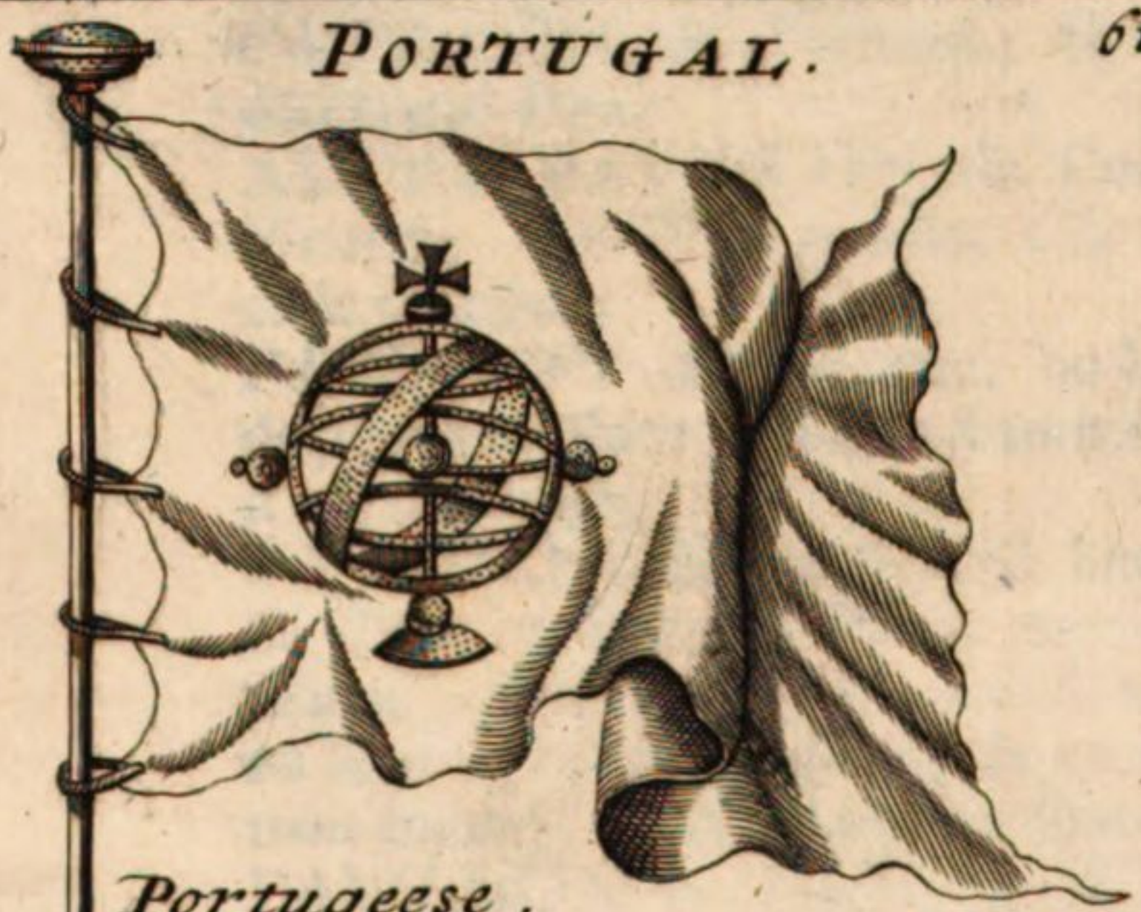
Spaense Koopvaarders.

PORTUGAL. 6



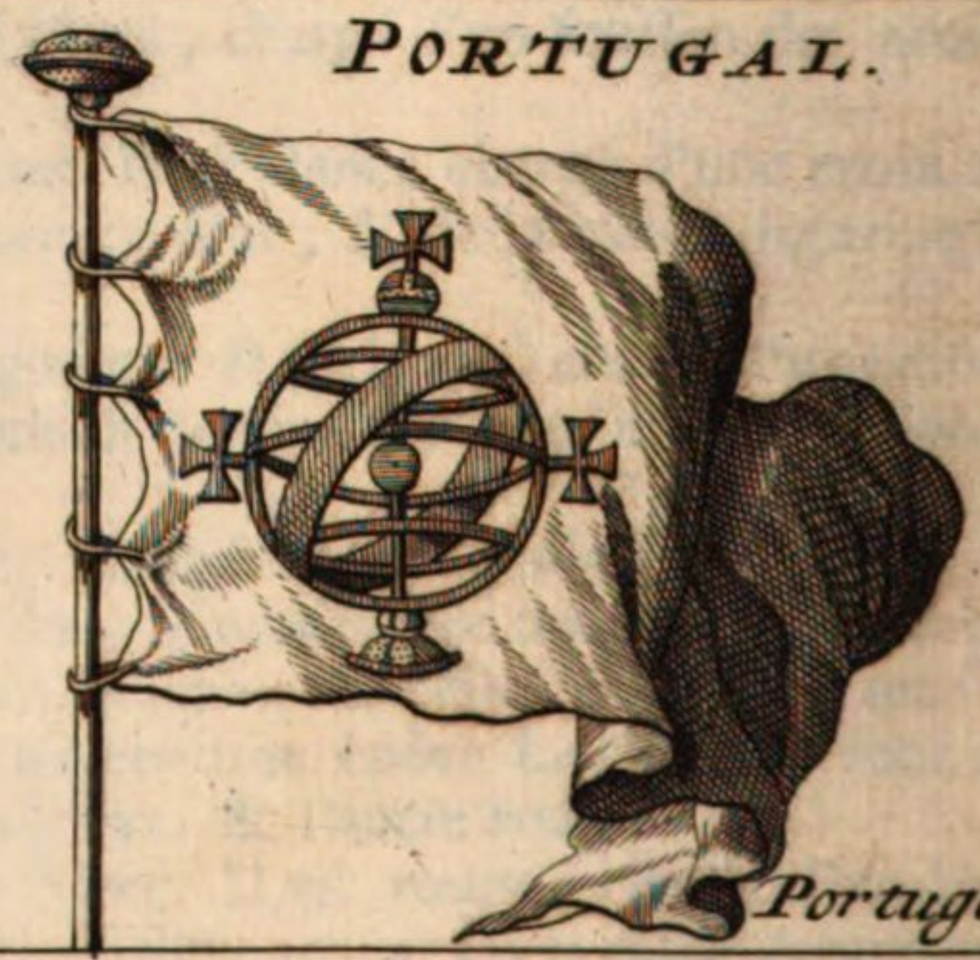
Portugeese

PORTUGAL. 61.



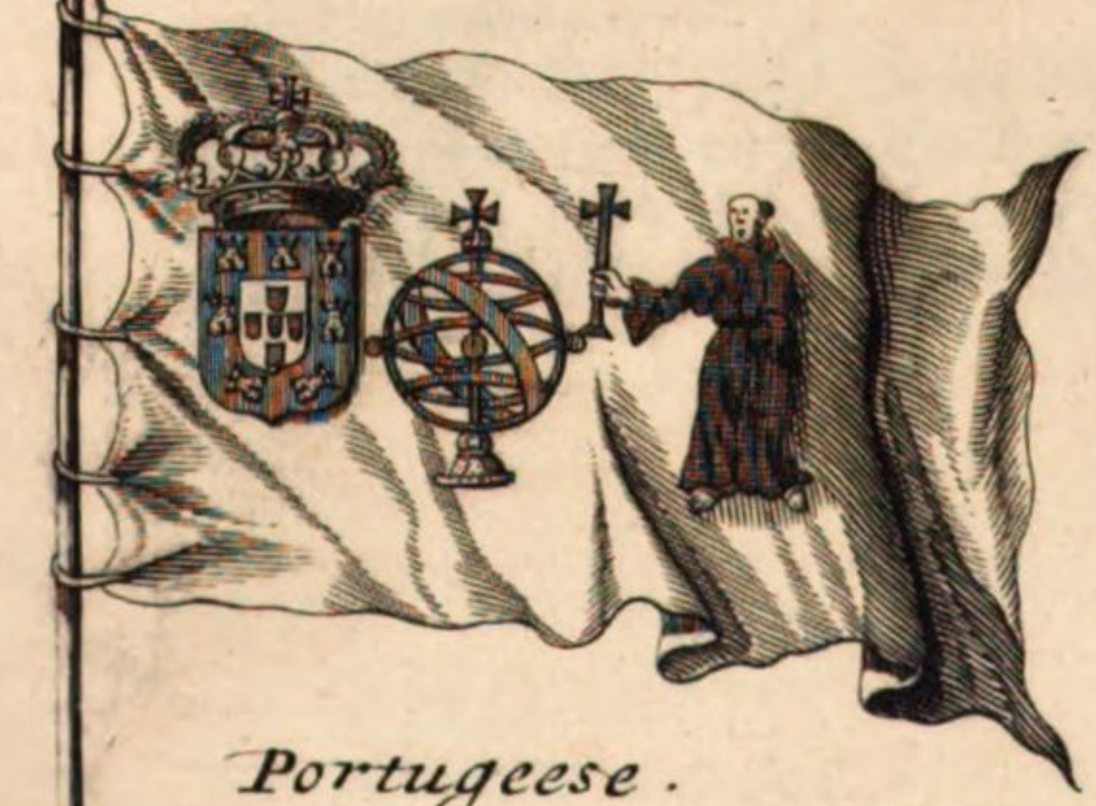
Portugeese.

PORTUGAL. 62



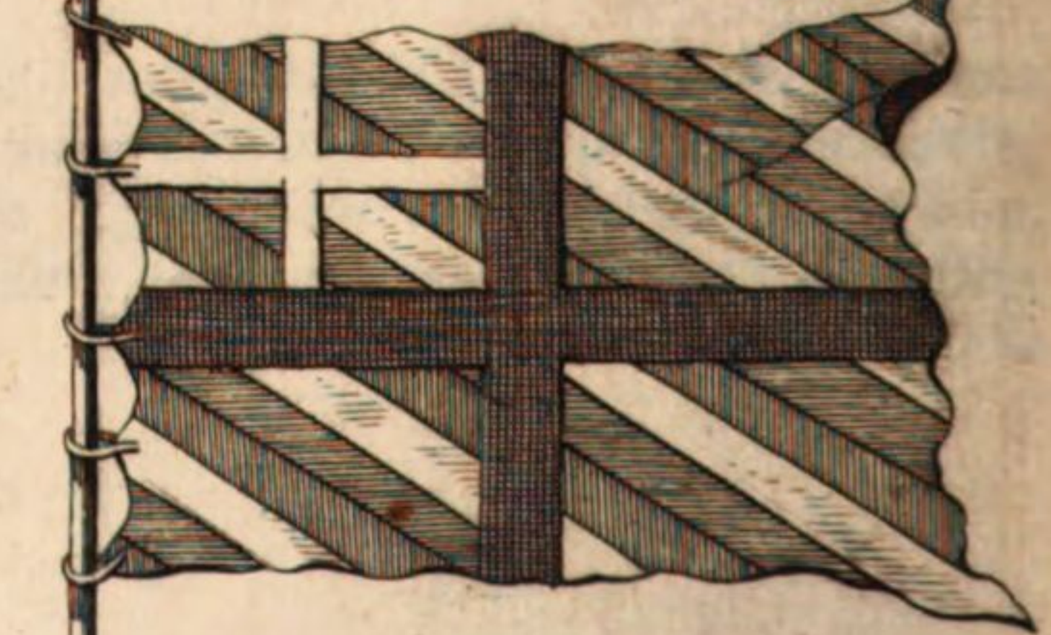
Portugeese.

PORTUGAL. 63.



Portugeese.

Marchand de Portugal 64.

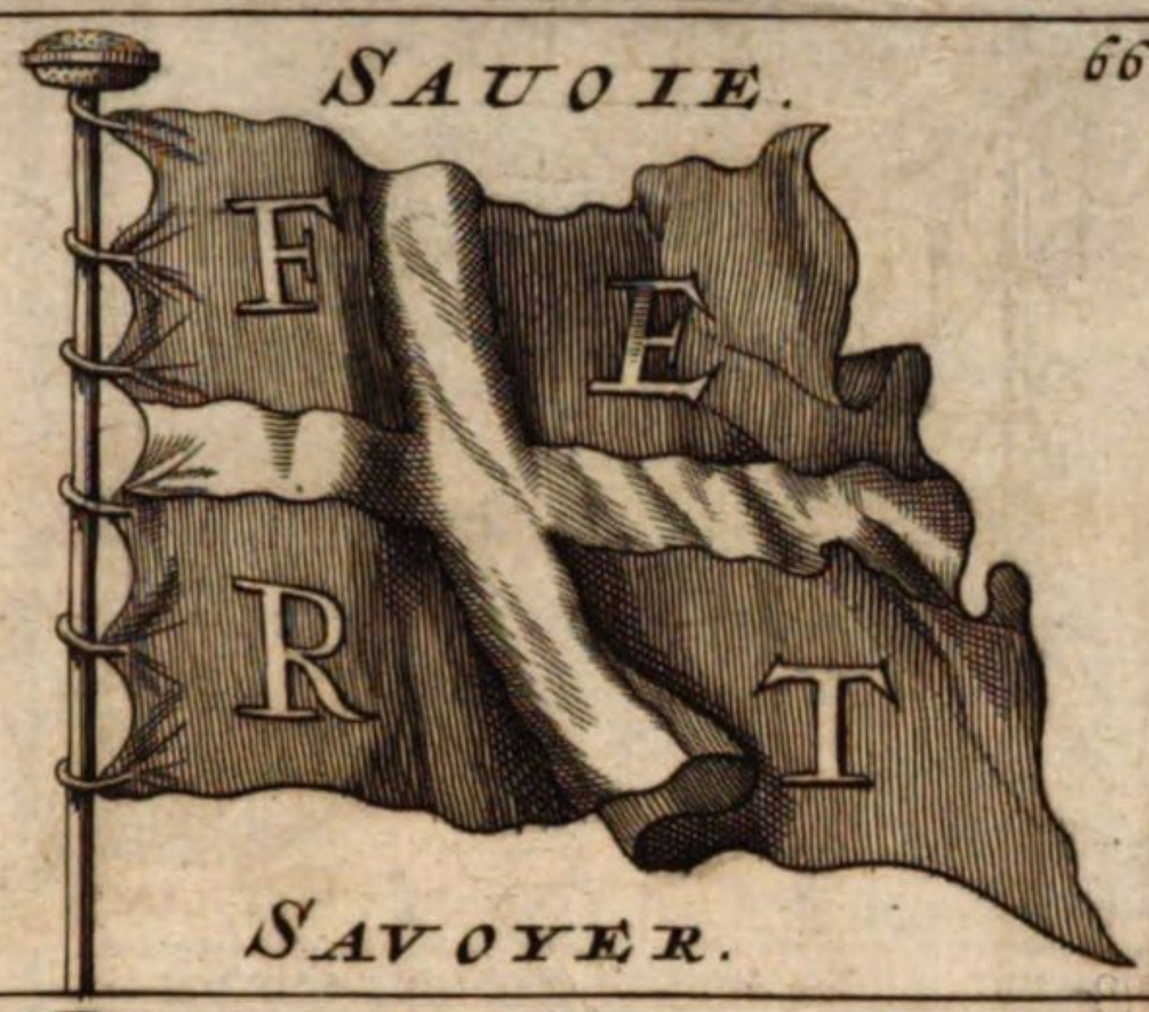


Portugeese Koopvaard.

PORT-A-PORT. 65.

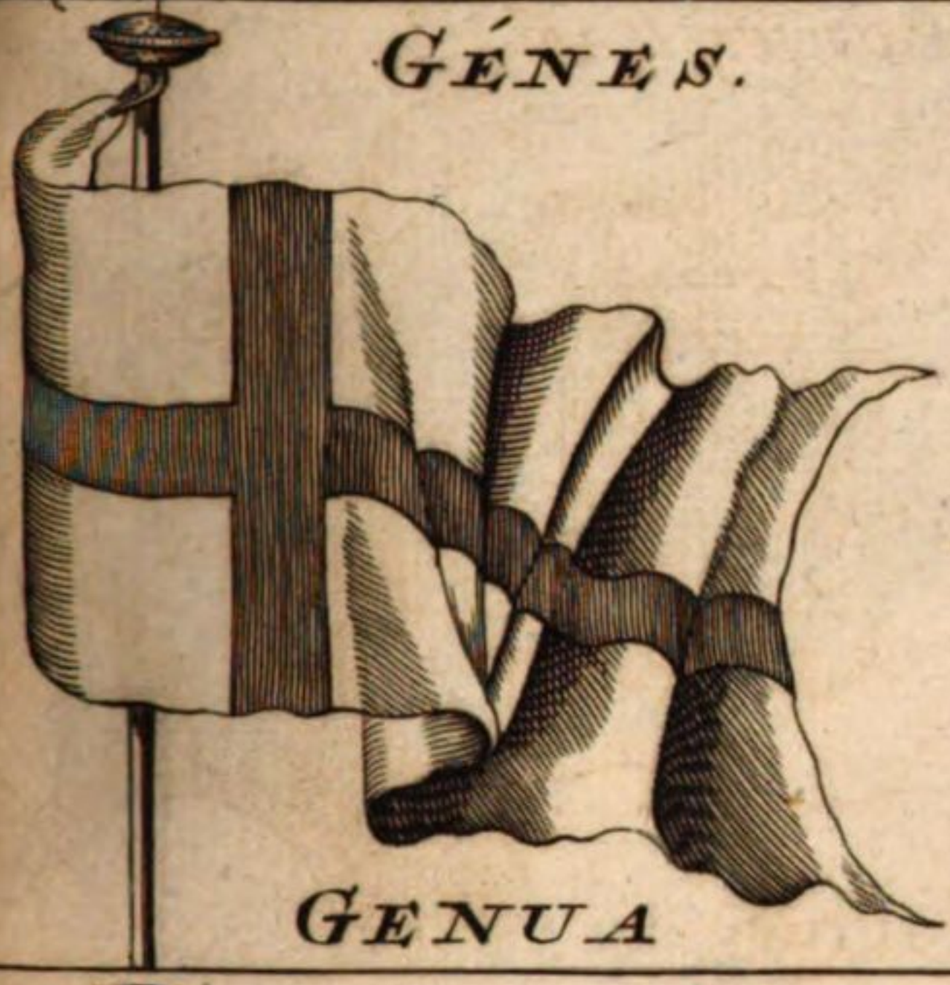
PORT-A-PORTSE.

SAUOIE. 66.



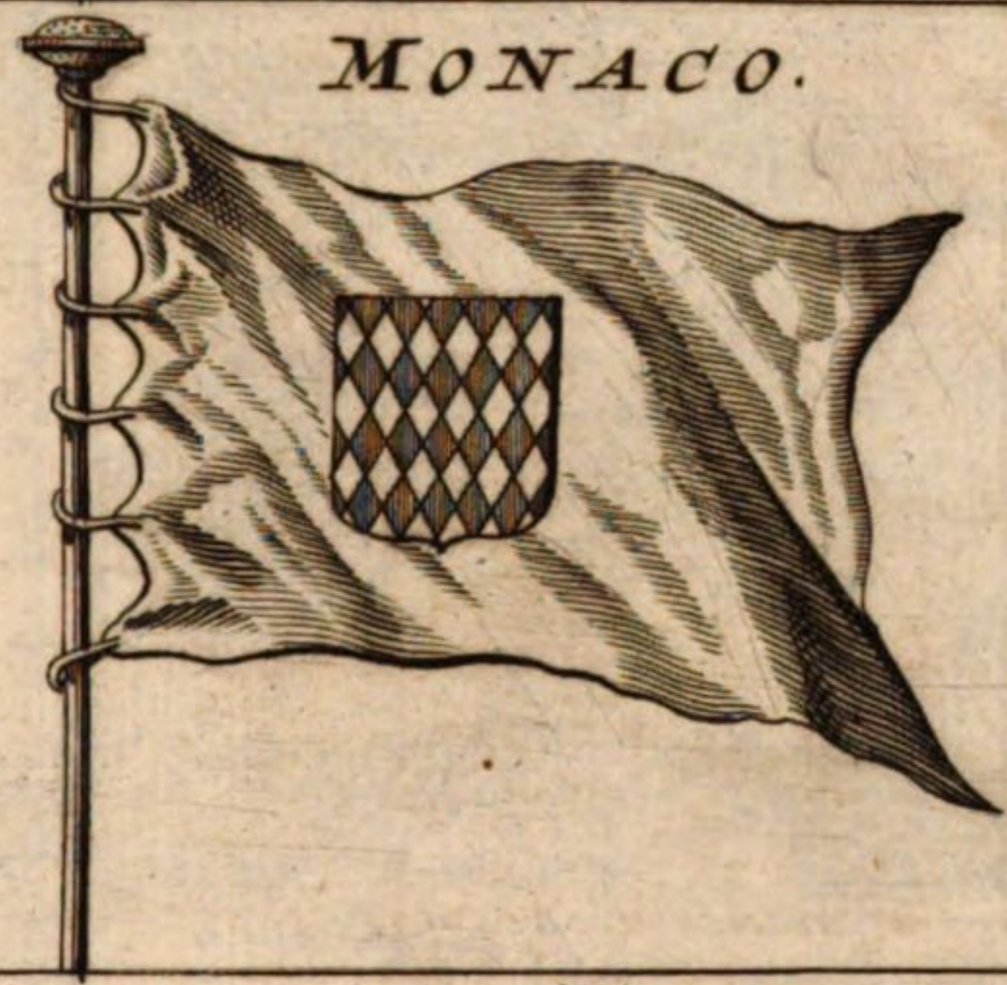
SAVOYER.

GÉNES. 67.



GENUA

MONACO. 68.



MODÉNE. 69.

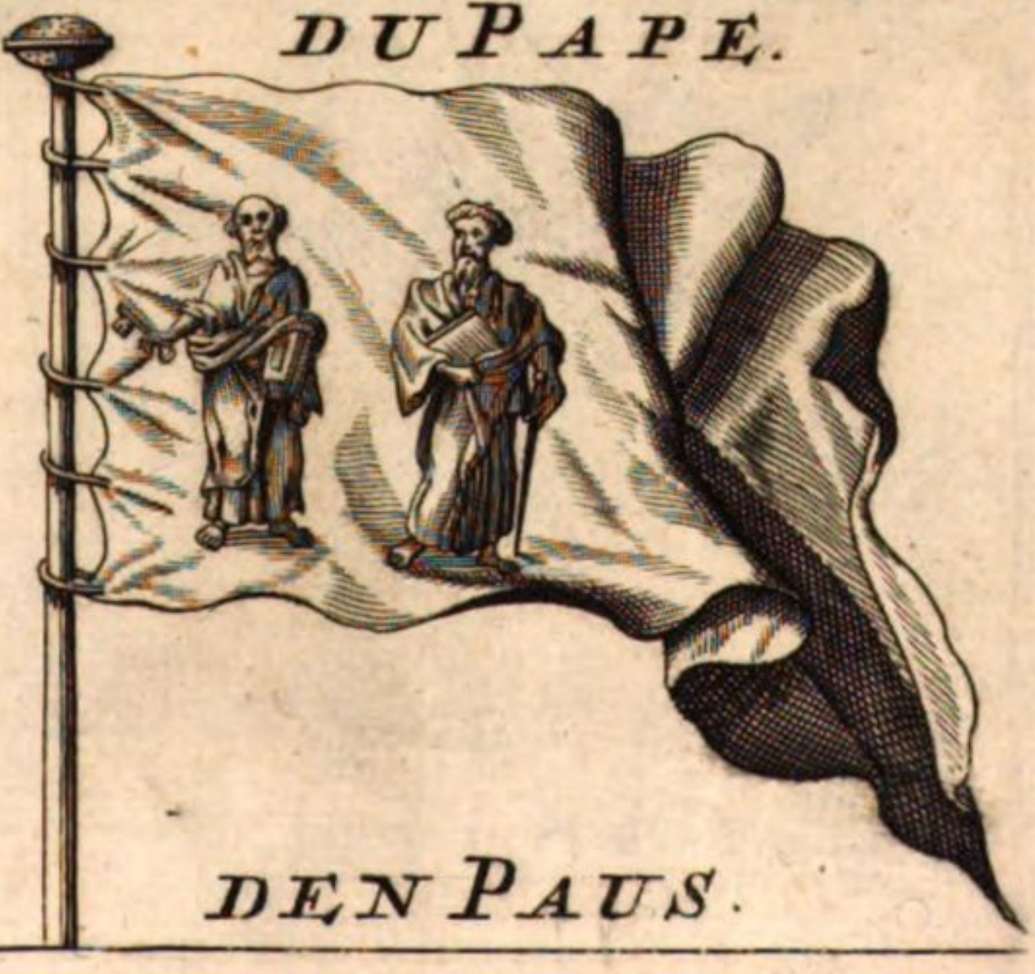
MODENA.

TOSCANE. 70.

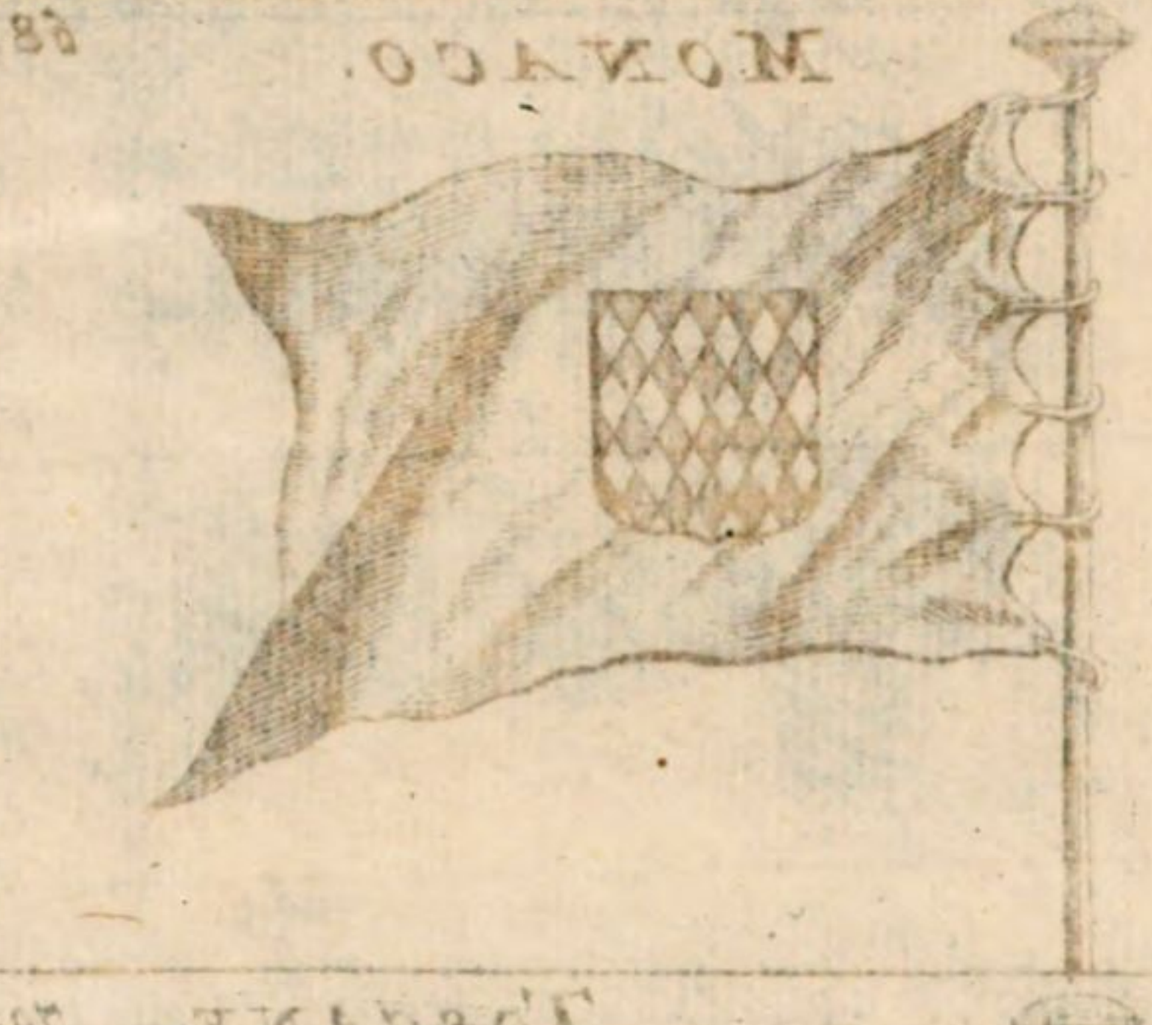
LIVOURNE. 71.

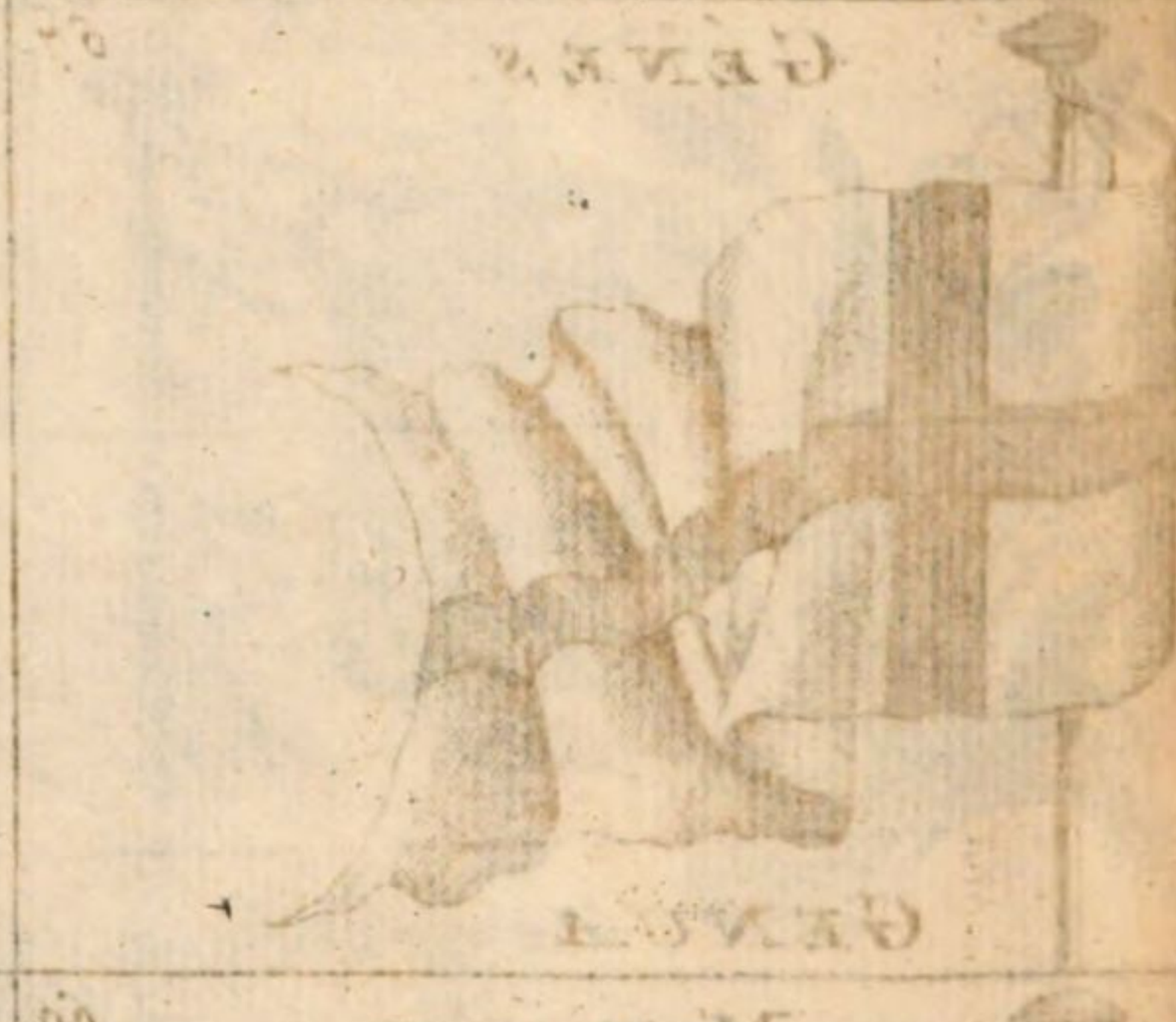
LIVORNE.

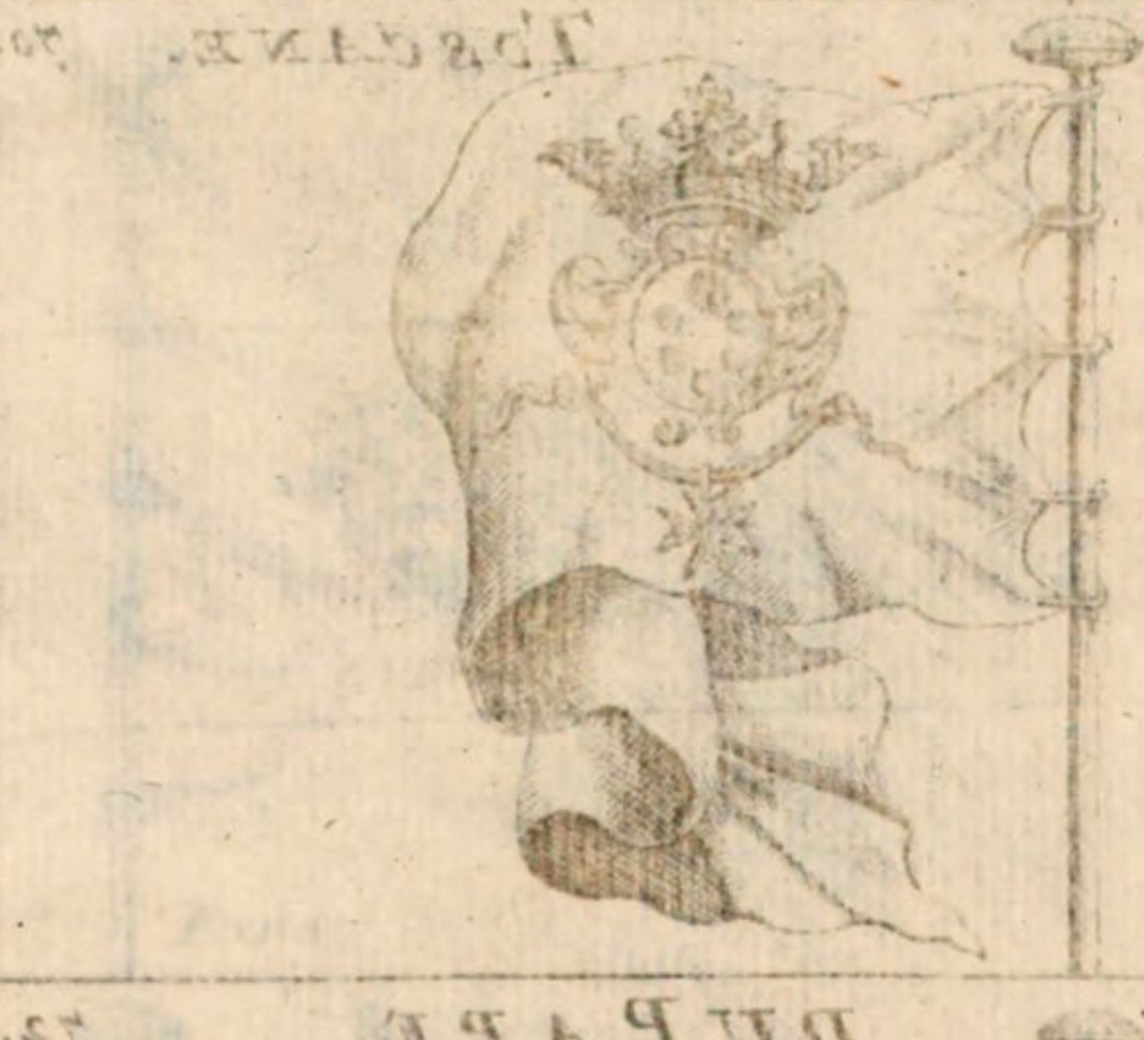
DU PAPE. 72.

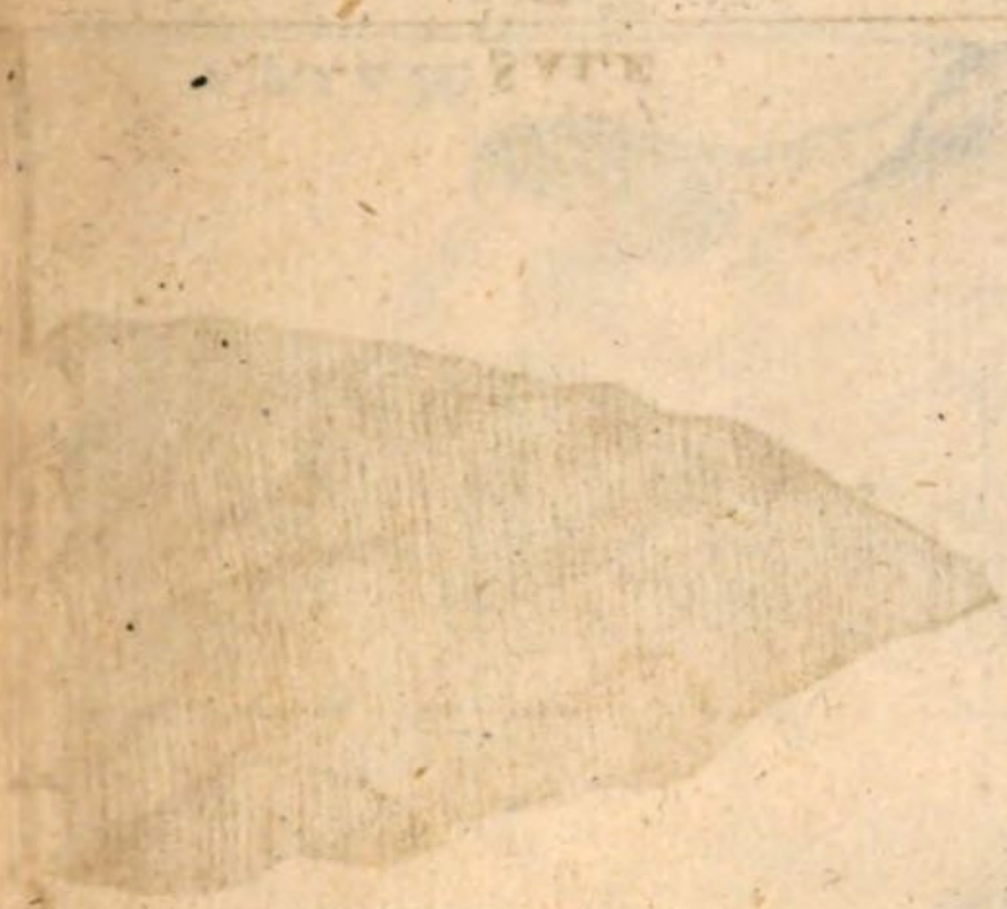


DEN PAUS.



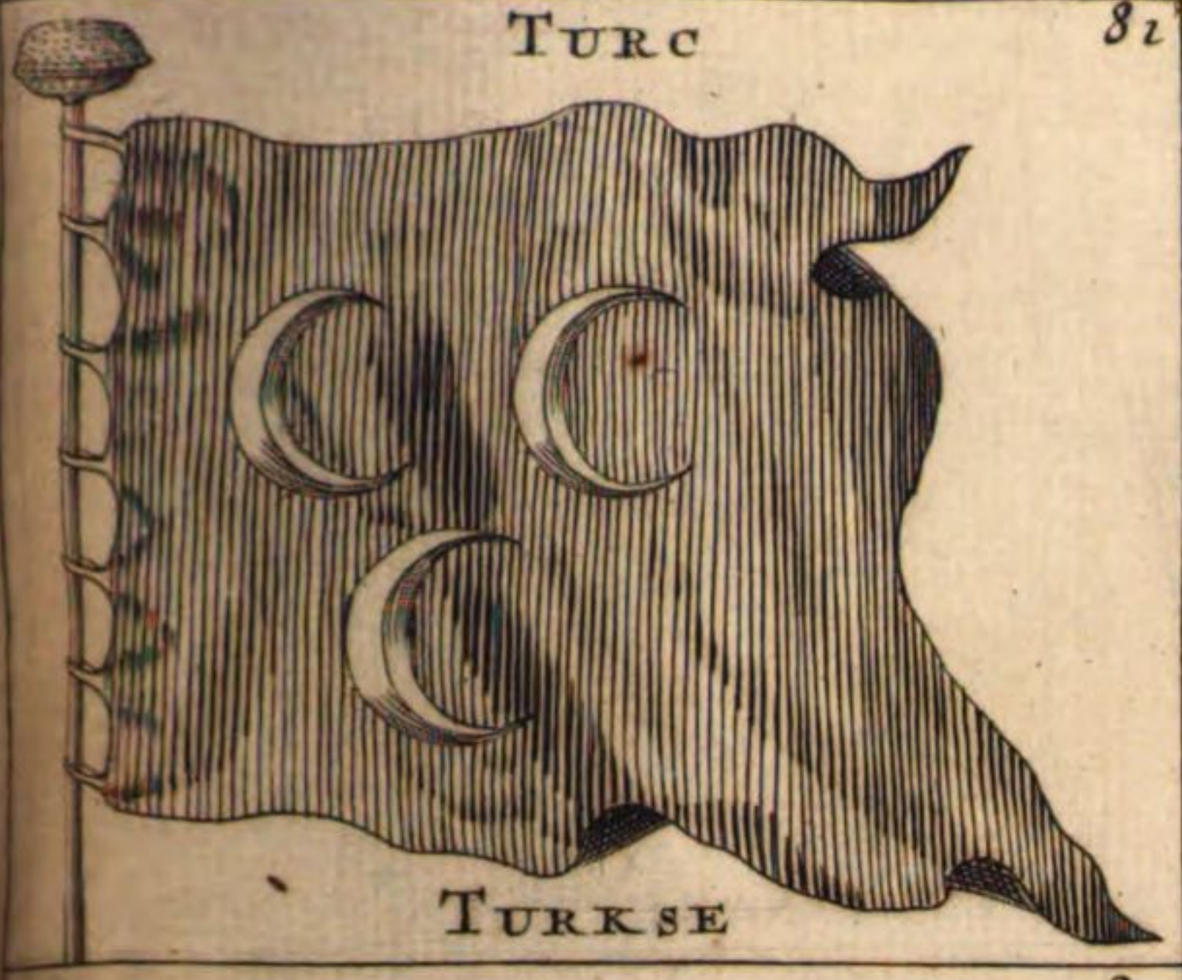






81

TURC



TURKSE

82

PAV. DES GALERES T.

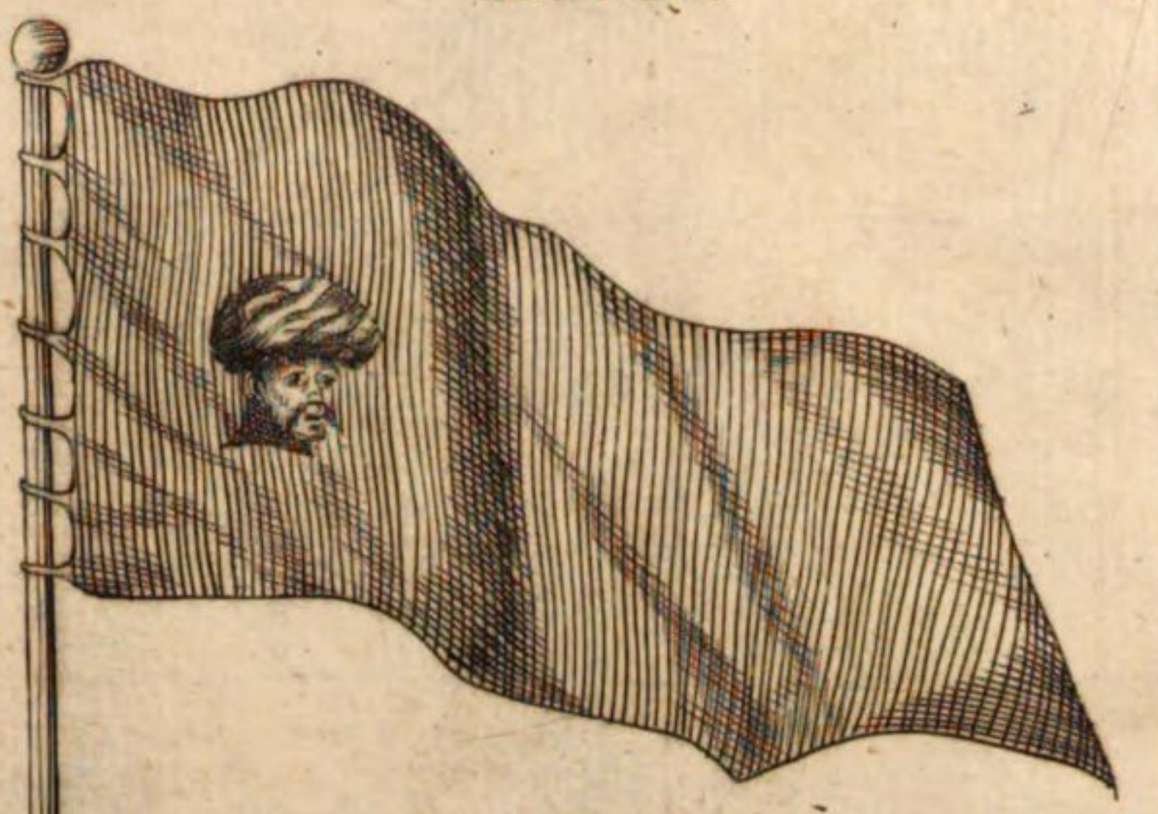
VLAG VAN DE TURKSE GALEIEN

83

TRIPOLI

84

ALGER



ALGIERS

85

SALÉ

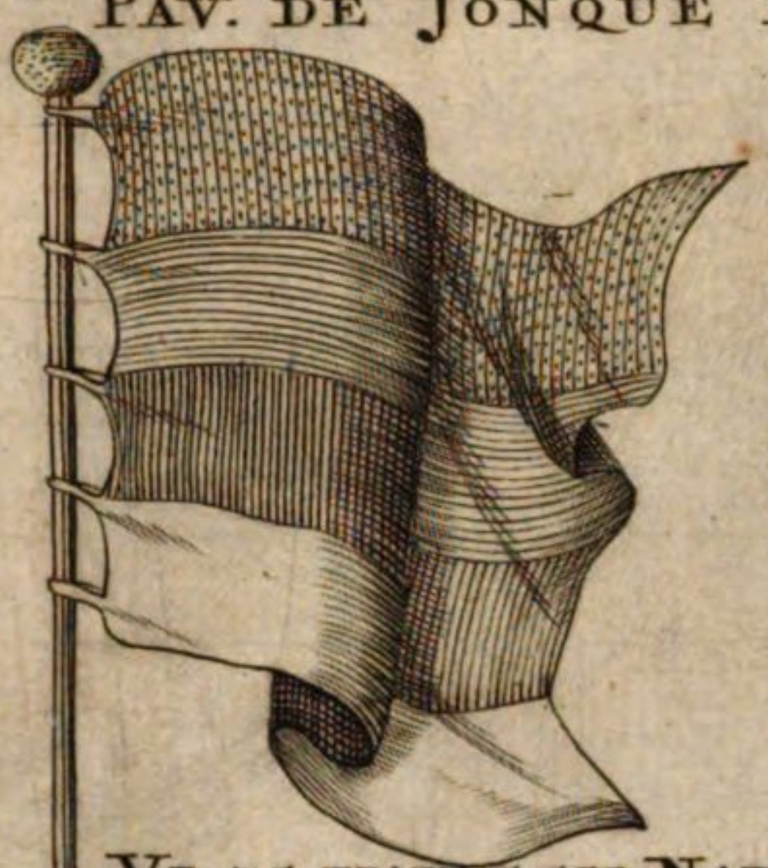
PAV. DE L'EMPER. DES TARTARES ET DE LA CHINE 86

VLAG VAN DE TARTERSCHE KEISER

DE LA CHINE 87

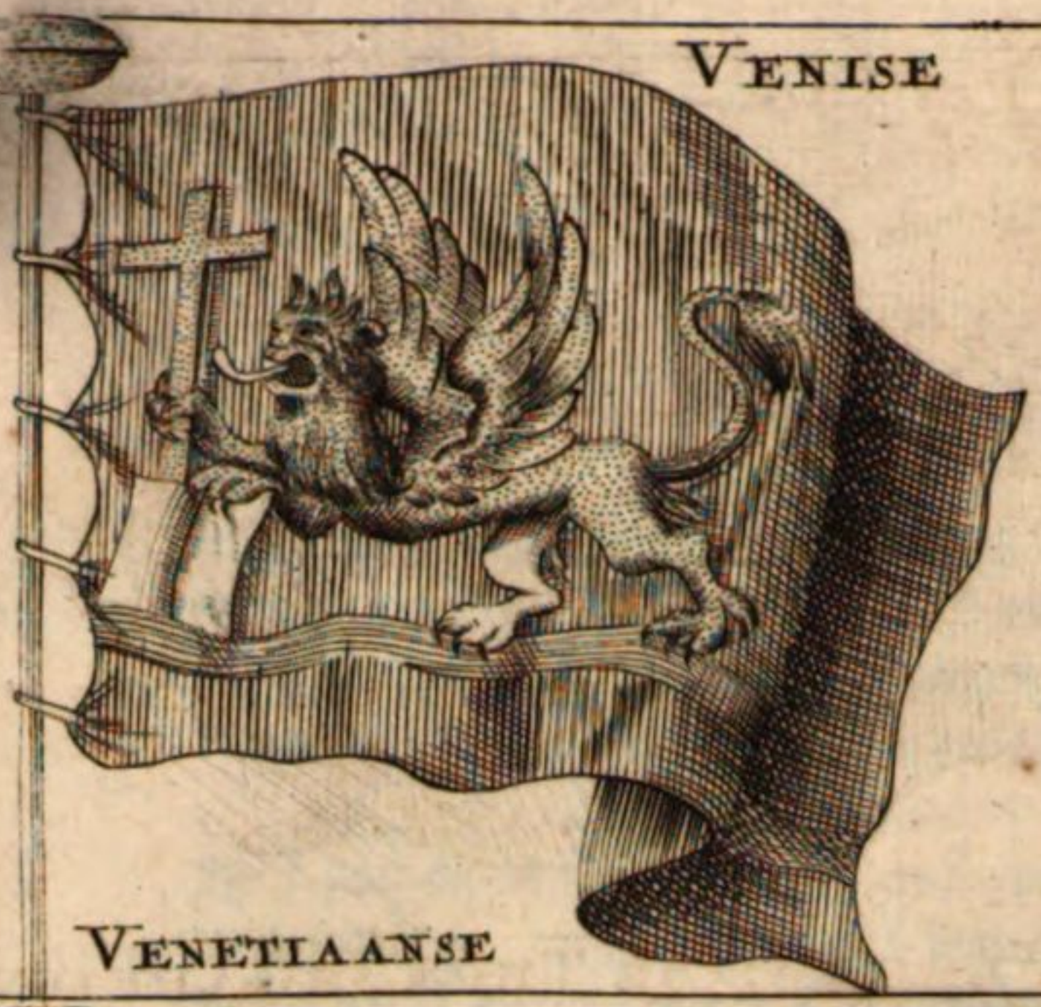
SINEESE VLAG

PAV. DE JONQUE DE NANQUIN 88



VLAG VAN EEN NANKINSE JONKE

VENISE 73



VENETIAANSE

VENISE 74

VENETIAANSE

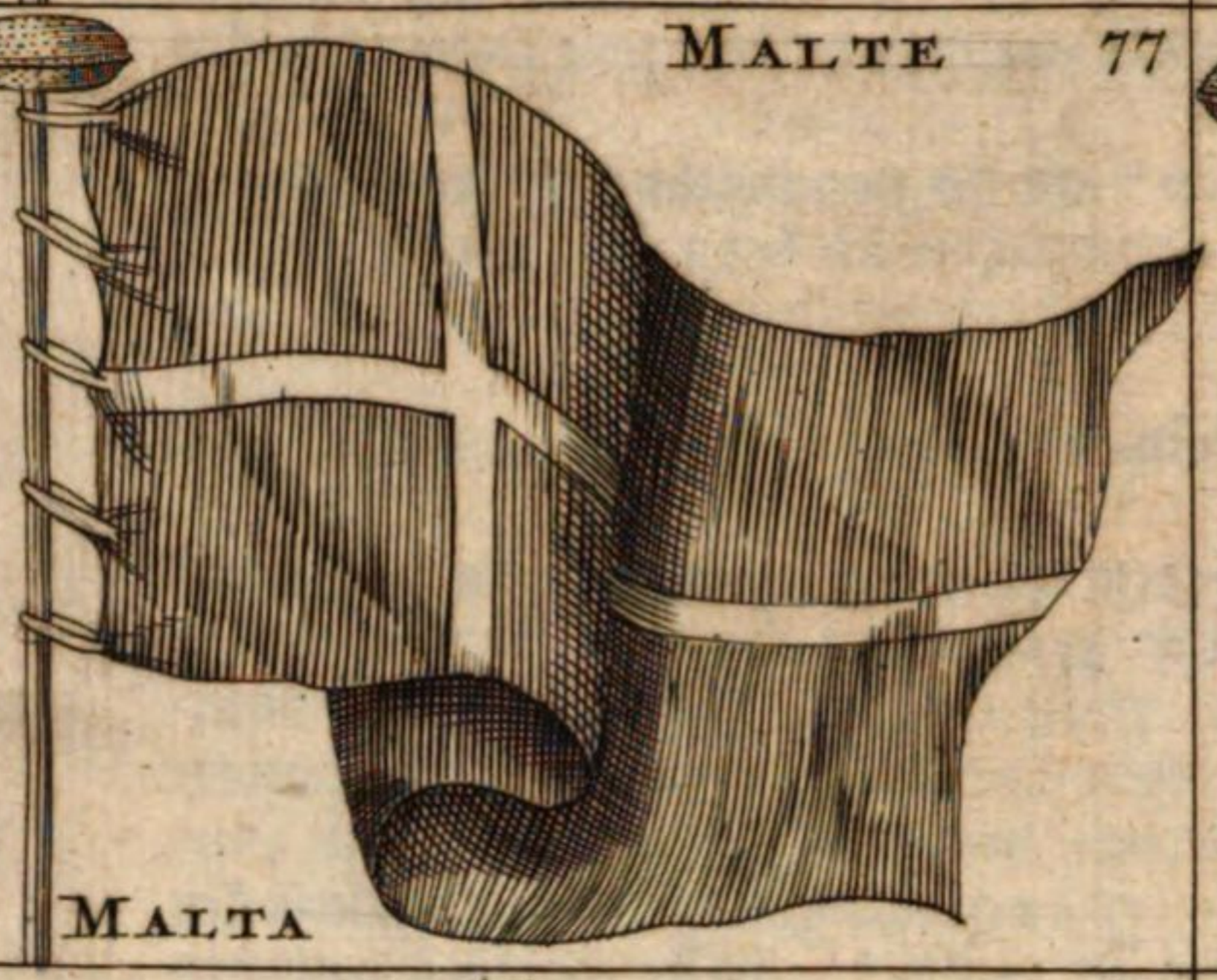
RAGUSE 75

RAGUSA

SICILE 76

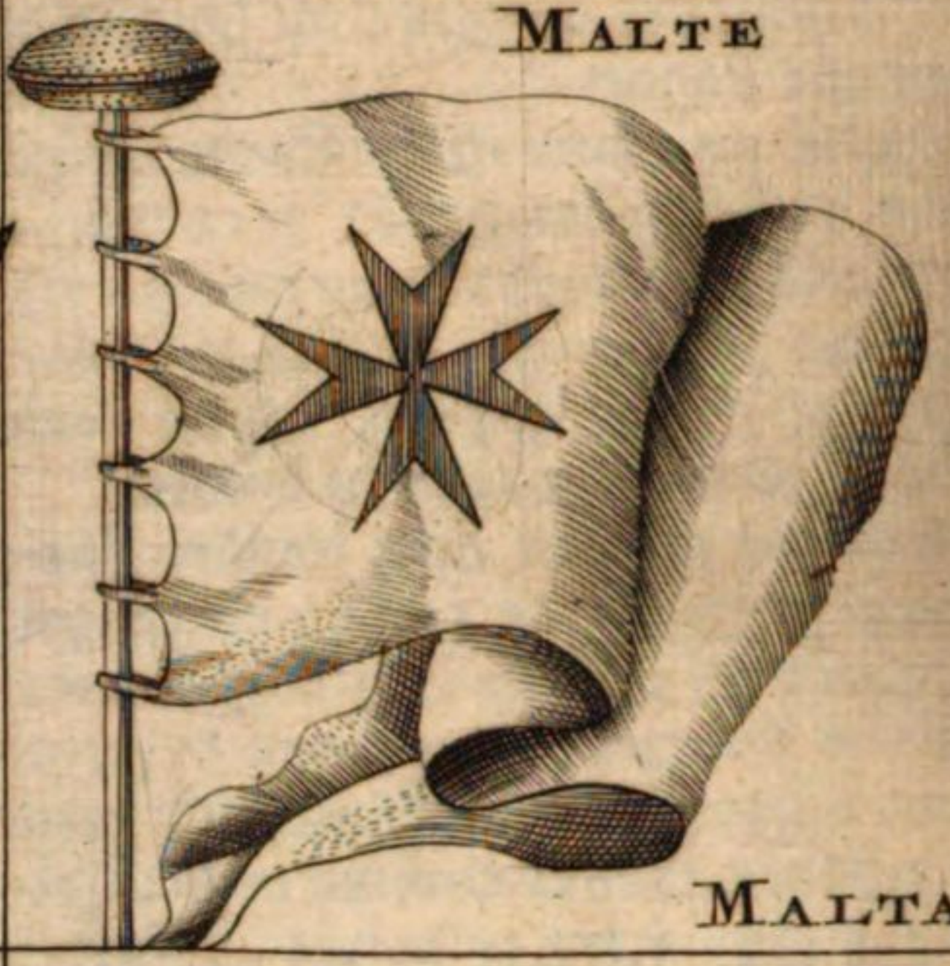
SICILIEN

MALTE 77



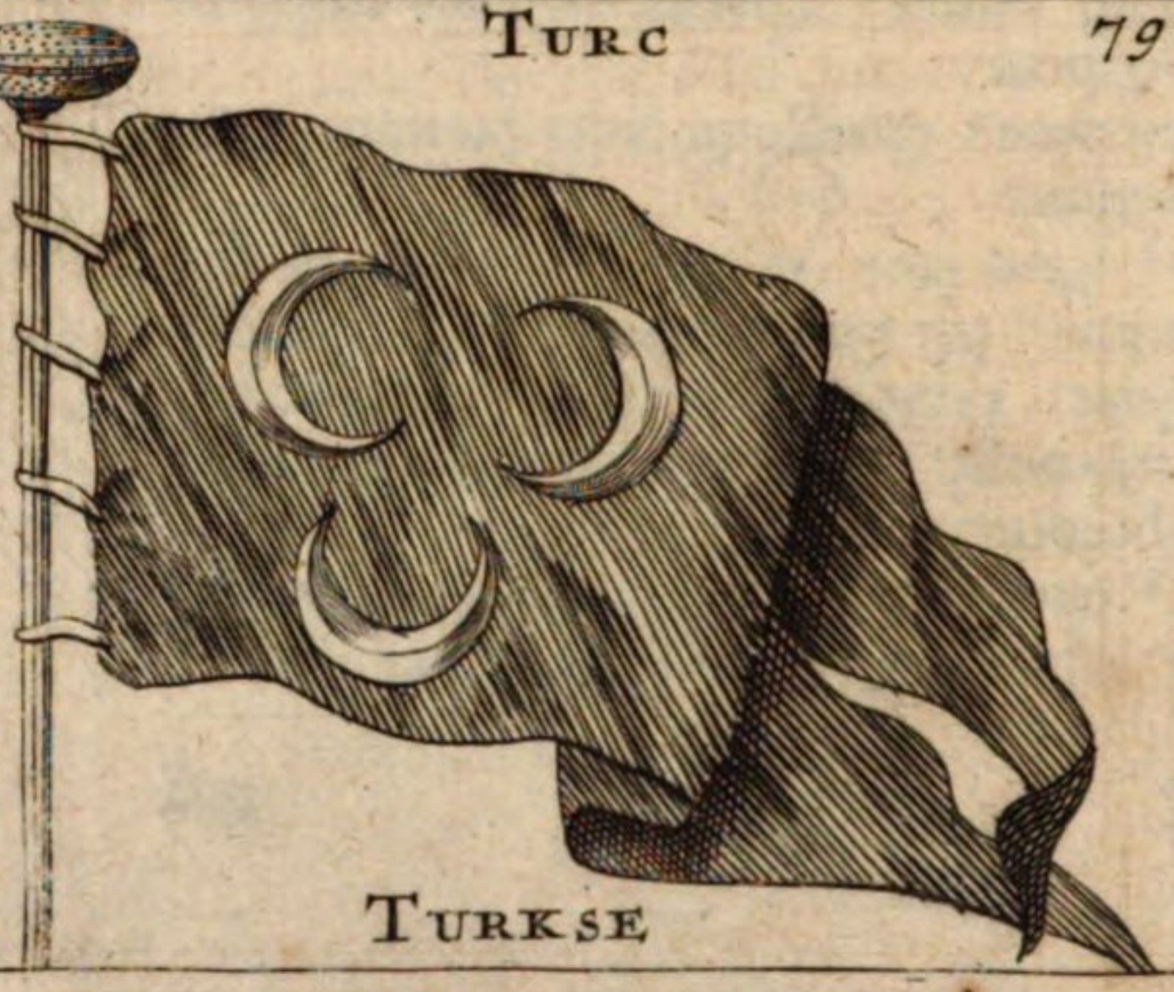
MALTA

MALTE 78



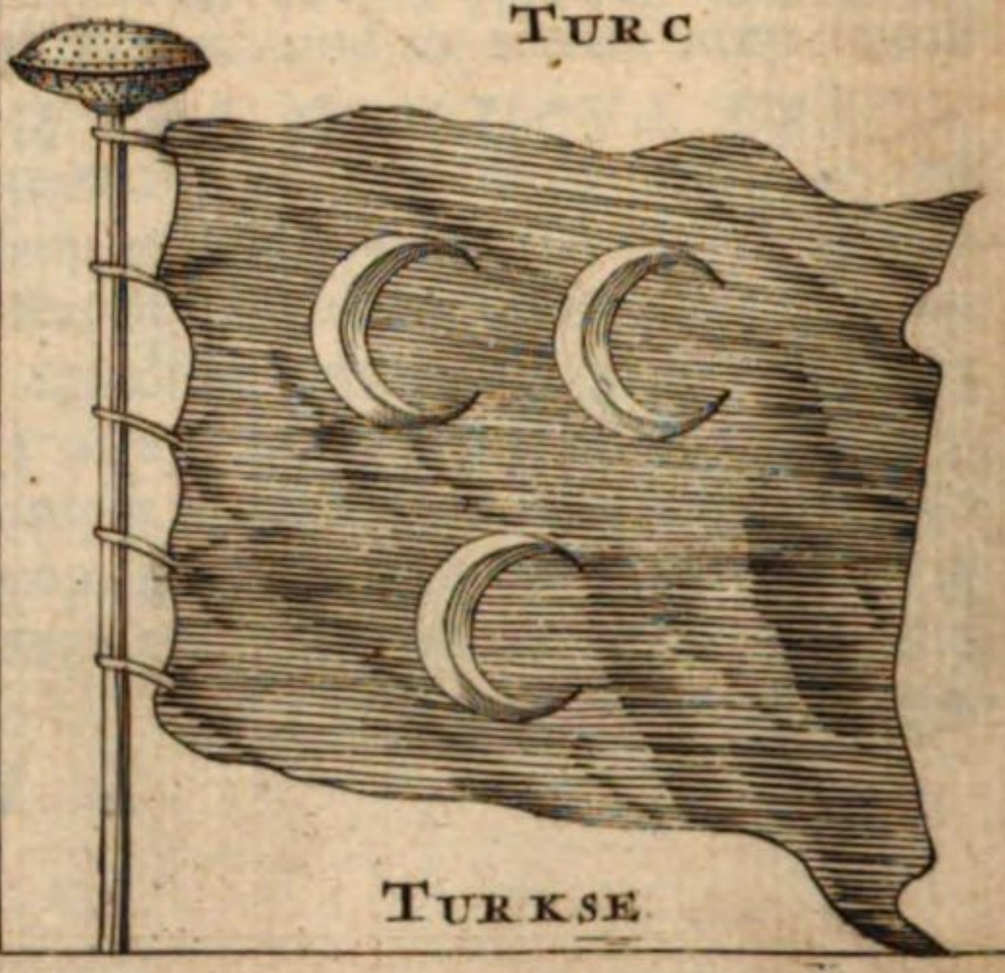
MALTA

TURC 79

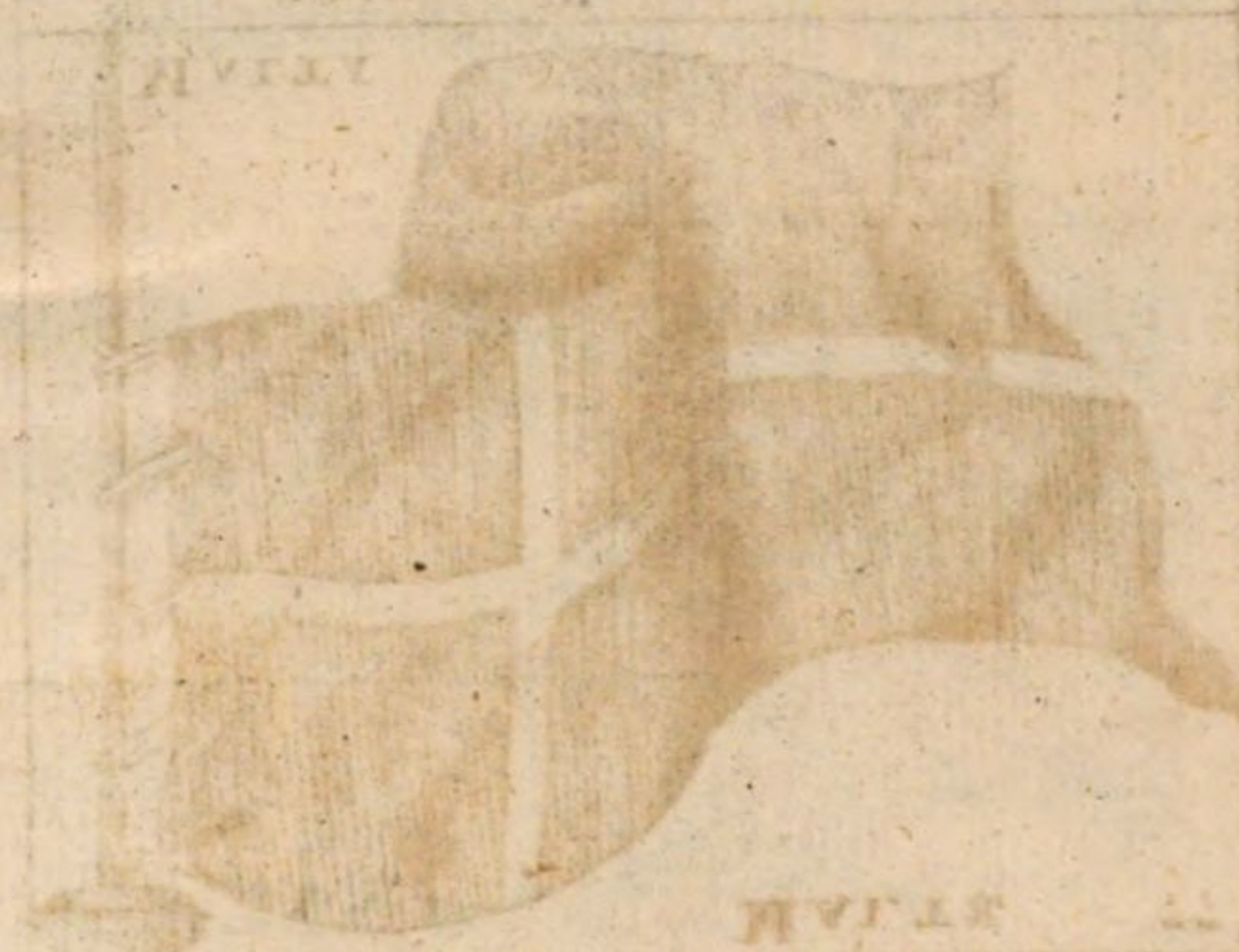


TURKSE

TURC 80



TURKSE



où eſt le mot, LIBERTAS.

PAVILLON de Sicile. Il eſt blanc, chargé d'une aigle de ſable.

PAVILLON de Malte. Il eſt blanc, chargé d'une croix de Malte rouge, c'eſt-à-dire d'une croix pattée à huit pointes.

AUTRE PAVILLON de Malte. Il eſt rouge, traverſé d'une croix blanche.

PAVILLON du Grand Seigneur Turc. Il eſt vert, chargé de trois croiſſans d'argent dont les pointes ſe regardent. M. Deſroches dit qu'il eſt rouge chargé de ces trois croiſſans, ou-bien, d'un ſeul. Il ne ſe peut porter que par le Grand Seigneur, ou par commiſſion.

AUTRE PAVILLON Turc. Il eſt bleu, chargé de trois croiſſans d'argent, dont toutes les pointes ſont en-dehors.

AUTRE PAVILLON Turc. Il eſt rouge, chargé de trois croiſſans d'argent, rangez comme ce dernier. Il y a divers Pavillons de Turquïe qui ſont différemment diſtinguez, mais tous par ces trois couleurs, la rouge, la blanche, & la verte, & ils ſont chargez de diverſes lettres noires.

PAVILLON des galéres Turques. Il eſt rouge & ſe termine en pointe.

PAVILLON de Tripoli en Barbarie. Il eſt vert, ſelon M. Deſroches, & en pointe un peu plus longue que celle des autres Pavillons de Barbarie, qui ſe terminent tous en pointe.

PAVILLON d'Alger. Il eſt hexagone, rouge, avec un marmot, ou tête de Turc coëfée de ſon turban.

Au Japon, les fnés, qui en ſont les plus conſidérables bâtimens, ne portent point de pavillons, ſi ce n'eſt quelquefois un petit pavillon de poupe où ſont les armes du Seigneur du lieu, ou du lieu même d'où les vaiſſeaux ont fait voiles.

„ Les jonques de Nanquin portent au grand mât un pavillon tout-droit qui „ eſt blanc & rouge, & un rouge au mât d'avant, avec deux enſeignes de „ poupe, qui ſont griſes, bleuës, rouges, & blanches. Elles ont auſſi deux „ pavillons de beaupré qui ſont de pourpre. Les flames ſont rouges blan- „ ches & bleuës, & le pavillon du grand mât qui traverſe, eſt jaune, rou- „ ge, & bleu.

„ L'Empeur de la Chine, qui entretient pluſieurs flotes entiéres, pour aſ- „ ſurer la navigation, leur fait porter des pavillons où ſont ſes armes, ſa- „ voir un dragon à huit griffes à chaque patte; & ces pavillons ſont tel- „ lement reſpectez que tous les vaiſſeaux qui ſe rencontrent devant eux, „ ſe retirent.

„ Linſchot à écrit que dans les pavillons des Chinois on voit des étoiles, „ & des demi-lunes; mais il s'eſt trompé. Il eſt vrai qu'il y en a qui ont „ une eſpéce de volute ronde, qui eſt diviſée par deux couleurs, une par- „ tie étant rouge, & l'autre jaune. Autour de ces cercles il y a huit mar- „ ques, ou caractéres, dans une moitié deſquels il y a ſix points, & dans „ l'autre moitié quatre points à chacun, & une raie au-deſſus. Leurs fla- „ mes ſont fenduës par le bas, & ſont noires par le haut & par le bas, & „ griſes au milieu, étant faites d'une toile de coton bien-fine.

„ L'an 1662. lors-que l'Amiral Bort fut envoié de Batavie à la Chine, avec „ une flote conſidérable, pour aider aux Tartares à reprendre les iſles d'Ei- „ moi & Queimoi, les jonques des Tartares, qui ſe joignirent aux Hol- „ landois, portoient les pavillons ſuivans, ſavoir, les jonques de Single-

„ mon

„mon Gouverneur de Fokien portoient un pavillon noir ; où il y avoit „une pleine Lune de gueules, ou rouge, car on ne porte jamais de demie „Lune.

„La jonque de Matthithelauïas, qui étoit ſon Lieutenant, portoit des pa„villons jaunes & des flames blanches, & les jonques qui étoient ſous lui „portoient le pavillon blanc où il y avoit une Lune rouge, avec une flame „rouge. Ses Mandarins portoient un pavillon vert, où il y avoit une Lune „rouge, avec une flame rouge.

„Suntokquon Amiral de Lipoui, portoit des pavillons bleus, où il y avoit „une Lune noire, avec des flames blanches. Sulauïa portoit des pavillons „verds où il y avoit une Lune rouge. Schunluwan portoit des pavillons „rouges, où il y avoit une Lune noire. Quolauïa portoit des pavillons „verds, où il y avoit une Lune blanche, ou d'argent. Jan Sumpin, por„toit des pavillons verds. Goo Sumpin portoit des pavillons noirs, & „des flames bleuës. Toutes les jonques avoient un cercle noir dans leurs „voiles, dans lequel cercle il y avoit une lettre noire. Le nombre des „jonques qui étoient ſous ces Commandans Tartares, & qui livrérent le „combat aux rebelles Chinois, ſous le nom de l'armée des Provinces U„nies, étoit d'environ deux cents.

PAVILLON quarré. *Een vierkante vlag.*

C'eſt celui qui a la figure d'un quarré long. Il n'y a que les Oficiers Généraux qui puiſſent le porter au haut des mâts, ou celui qui a ordre du Roi de France.

PAVILLON de poupe, Enſeigne de poupe. *De vlag van agteren.*

C'eſt celui qui eſt porté ſur l'arriére du vaiſſeau.

PAVILLON de beaupré. *Geus.*

C'eſt un petit pavillon qui ſe porte ſur le mât d'avant, ou de beaupré.

BATON de Pavillon. Voiez à la fin de l'article qui eſt ſous le mot Mât.

PAVILLON de commandement. *Bevel-vlag.*

PAVILLONS pour faire des ſignaux. *Sein-vlaggen.*

PAVILLON de Conſeil. *Pitſjaars-vlag.*

C'eſt un petit pavillon qu'on arbore à bord du Commandant, quand il veut tenir conſeil. Ce pavillon eſt blanc chez les Hollandois.

„Cependant on arbora le pavillon blanc, à la vuë duquel tous ceux qui „étoient du Conſeil de guerre ſe rendirent à bord de l'Amiral.

PAVILLON de combat, Pavillon rouge. *Bloedt-vlag, Roode vlag, Vegtvaan.*

On ne s'en ſert plus en France. Ne pourra être arboré ſur les vaiſſeaux de ſa Majeſté aucun pavillon, flames, ni enſeigne de poupe, que de couleur blanche, ſoit pendant la navigation, ou dans les combats ; leur ſera ſeulement permis de ſe ſervir de la couleur rouge & autres pour les ſignaux.

„On met ordinairement neuf cüeilles au pavillon rouge.

VAISSEAU PAVILLON, ou ſimplement, Pavillon. *Vlag-ſchip, Vlootshoofdt-ſchip.*

C'eſt le vaiſſeau qui eſt commandé par quelqu'un des Oficiers Généraux qui ont droit de porter pavillon dans une armée navale, & qui d'ordinaire ſont acompagnez de vaiſſeaux ſeconds, ou de vaiſſeaux matelots. Notre vaiſſeau avoit été matelot de trois différens pavillons dans ces trois batailles.

On

On dit encore ; Les pavillons des ennemis ont été fort incommodez, & ont quitté leur poſte pour ſe radouber. On dit encore ; Le pavillon de la premiére diviſion vint à bord de notre vàiſſeau qui étoit de ſa diviſion ; car il ne lui étoit pas permis de monter un vaiſſeau d'une autre diviſion. Il y eut à la Hogue bien des vaiſſeaux brûlez qui auroient pu ſe ſauver s'ils n'avoient pas trouvé plus à propos de ſuivre leur pavillon.

ETRE ſous un tel Pavillon. *Onder de vlag van iemandt zijn.*

C'eſt-à-dire, Etre ſous un tel Commandant.

SE rendre ſous le Pavillon. *Onder de vlag komen.*

PAVILLON en berne. *Siuuw, Chiouw, Tſiouw, Het rollen van de vlag.*

Voiez, Berne.

METTRE le Pavillon en berne. *Siouwen, Tſiouwen, Chiuwen.*

On met l'Enſeigne de poupe en berne en mettant toute ſa largeur enſemble, & la hiſſant tout au haut du bâton, & l'autre bout du pavillon pend vers l'eau, de maniére qu'il ne peut voltiger que tout enſemble, & comme s'il étoit rollé. L'uſage de ce pavillon en berne eſt de ſervir de ſignal, ſoit pour apeller la chaloupe du vaiſſeau, ſi elle n'eſt pas à bord, ou pour demander du ſecours.

AMENER le Pavillon. *De vlag ſtrijken.*

C'eſt le baiſſer, ou le mettre bas par reſpect, ce qui eſt la plus grande ſoumiſſion qu'un vaiſſeau puiſſe rendre à un autre quand il le rencontre. Les vaiſſeaux des Oficiers Généraux qui ſont obligez d'amener le pavillon, abaiſſent celui qui marque leur rang. Les autres vaiſſeaux, tant de guerre que marchands, amènent celui qui eſt arboré à leur poupe.

FAIRE PAVILLON blanc. *Een witte vlag uitſteeken.*

C'eſt arborer un pavillon blanc en ſigne de paix, lors-qu'on veut entrer en traité avec quelque nation ennemie, ou ſuſpecte. On le fait auſſi quand on demande quartier.

FAIRE PAVILLON d'Angleterre, Faire Pavillon de France. *De vlag van Engelandt, van Vrankrijk, laaten waaijen.*

C'eſt arborer le pavillon d'Angleterre, & arborer le pavillon de France. Nous trouvâmes à la vuë de Madére un forban qui faiſoit pavillon de toutes les maniéres. En moins de ſix horloges il fit pavillon d'Angleterre de Hollande, de France & de Salé.

EMBRASSER le Pavillon. *De wimpel, of vlag op ſchoot haalen.*

C'eſt raſſembler le pavillon entre les bras d'un matelot qui ſe tenant auprès du bâton du pavillon, fait du pavillon une eſpéce de fagot, le ramaſſant d'une embraſſade, lors-qu'il eſt déploié. On a introduit cet uſage de notre tems parmi quelques nations du Nord, pour remédier aux conteſtations qui arivoient touchant les ſaluts de mer. C'eſt une ſorte de tempérament entre amener le pavillon & le laiſſer arboré.

PAVILLON de chaloupe. *Sloeps-vlag.*

C'eſt un pavillon quarré que les Oficiers Généraux, ou les Capitaines de vaiſſeaux portent dans leurs chaloupes lors-qu'ils y ſont.

PAUMER. *Een ſchip met de handt treilen, of aanhaalen.*

Les Levantins ſe ſervent de ce terme, pour dire, ſe toüer en halant à force de bras.

PAUMET. *Plaat.*

C'eſt un dé conçave, qui tient à un cuir à la paume de la main du Voilier, &

il s'en ſert pour pouſſer ſon aiguille lors-qu'il coûd les voiles.

PAVOIS, Paveſade, Paviers, Baſtingue, ou Baſtingure, *Schans-kleedt.*

C'eſt une tenture de friſe, ou de toile, que l'on tend autour du platbord des vaiſſeaux de guerre, & qui eſt ſoutenuë par des pontilles, pour cacher ce qui ſe paſſe ſur le pont pendant un combat: on s'en ſert auſſi pour orner un vaiſſeau dans un jour de réjouïſſance. Les Pavois des Anglois ſont rouges. Pour ceux des François & des Hollandois, Voiez, Baſtingue, ou Baſtingure.

PAVOISER, Pavier ſes navires, Se Pavoiſer. *De ſchepen rondtom met ſchans-kleeden bedekken.*

C'eſt entourer le bord d'un vaiſſeau d'un tour de drap, ou d'une toile large d'une aune, c'eſt-à-dire, aune de France, ce qui ſe fait aux jours de réjouïſſance & de combat, tant pour l'ornement, que pour ne pas laiſſer voir les ſoldats. Quelques-uns veulent que cela vienne d'une coutume des Anciens, qui lors-qu'ils avoient envie de combattre, rangeoient leurs pavois ſur les bords de leurs vaiſſeaux afin de pouvoir ſe cacher derriére.

PAUSES. *Pauſen.*

Ce ſont des bateaux fort larges & fort longs, dont les étrangers ſe ſervent à Arcangel en Moſcovie, pour porter les marchandiſes à bord.

P E.

PEAUX de mouton pour garnir les hunes. *Mars-vellen.*

PEAUX de mouton non aprêtées pour garnir en d'autres endroits. *Schaapen-vacht.*

PêCHER, Peſcher. *Viſſchen.*

PêCHER une ancre. *Een anker viſſchen.*

C'eſt raporter une ancre du fond de l'eau avec celle du vaiſſeau, lors-qu'on la relève, ce qui arive quelquefois quand on moüille dans des rades fort fréquentées.

PêCHER un bris de naufrage. *Een wrak ten grondt uithaalen.*

PêCHEUR, Peſcheur. *Een Viſſcher.*

PELARDEAUX. Voiez, Palardeaux.

PELLES de bois ſimples, ou garnies de fer. *Houte ſchoppen met beſlag, of beſlaagen, en onbeſlaagen.*

C'eſt un inſtrument purement de bois, ou de bois garni de fer, qui eſt compoſé d'un manche & d'une partie apellée le plat de la pelle. On s'en ſert pour remuer le leſt lors-qu'il eſt de terre, de ſable, ou de petits cailloux. On s'en ſert auſſi pour remuer les blés, le ſel, & les autres choſes de cette ſorte, qu'on charge dans les vaiſſeaux.

PENDANT, ou Flame. *Wimpel.* Voiez, Flamé.

PENDEURS, Pendours. *Schenkels, Schinkels.*

Le Pendeur eſt un bout de corde moïennement longue, à laquelle tient une poulie pour paſſer la manœuvre. Les Provençaux diſent Pendour, & ce mot eſt reçu eſt ailleurs auſſi-bien que celui de Pendeur.

PENDEURS de balancines. *Toppenants-ſchenkels.*

Ce ſont ceux qui ſont paſſez à la tête des grands mâts & des mâts de miſéne, qui pendent ſous les hunes, & où ſont paſſées les balancines.

PENDEURS d'écoutes de ſivadiére. *De ſchenkels van de blinde ſchooten.*

PENDEURS de Bras. *Bras-ſchenkels.*

Ce ſont ceux qui ſont frapez aux bouts des vergues, & où les bras ſont paſſez.

PENDEURS de caliornes. *Gijn-ſchinkels, of ſtroppen.*

Ils ſervent à tenir les poulies de caliorne des deux mâts : ils ſont frapez & paſſez comme ceux des balancines.

PENDEURS de palan. *Taalie-ſchenkels.*

Ce ſont ceux qui tiennent les poulies où ſont paſſez les palans des deux mâts.

PE'NES. *Dreum, Drum, Drom.*

Ce ſont des bouchons de laine que le calfateur atache à un manche, apellé le Bâton à vadel, & dont il ſe ſert à braïer le vaiſſeau.

PE'NINSULE, Preſqu'iſle. Voiez, Cherſonèſe.

PENNE. *De bovenſte hoorn van een drie-hoekig zeil.*

C'eſt le point, ou le coin d'en-haut des voiles latines, ou à tiers point.

On dit dans une galére, Faire la penne, pour dire, joindre la longueur de ſon antenne à la longueur de ſon arbre, ce qui fait que la penne de la voile répond au bâton de l'étendard, & cela fait une élévation où l'on fait monter un mouſle, quand on veut faire quelque découverte, comme le gabier monte au haut du mât pous faire le quart.

PENTURE de gouvernail. Voiez, Ferrure de gouvernail.

PENTURE de ſabords. Voiez, Ferrure.

PENTURES à gonds. *Duim-hangſels.*

Ce ſont des bandes de fer, ou des plaques, qu'on clouë en quelque endroit pour y faire entrer un gond, ſur lequel elle ſe meuvent comme ſur un pivot, pour s'ouvrir & ſe fermer.

PE'OTE. *Een Peot.*

C'eſt une eſpéce de chaloupe très-legére qui eſt en uſage parmi les Vénitiens. Comme cette ſorte de petit vaiſſeau va d'une très-grande vîteſſe, ils s'en ſervent quand ils veulent envoier des avis en diligence.

PERCEINTES, Préceintes, Ceintes. *Berghouten, Barrig-houten, &c.*

Les Perceintes ſont des rebords, cordons, ou piéces de bois qui regnent en-dehors le long du bordage d'un navire, & qui ſervent à la liaiſon des tillacs. Voiez, Ceintes.

PERCEUR. *Een Boorder.*

Les Perceurs ſont ceux dont le métier eſt de percer les navires pour les cheviller. Selon l'Ordonnance du Roi de France de l'année 1681. une même perſonne peut éxercer les métiers de Charpentier, de Calfateur, & de Perceur de vaiſſeau.

„ Pour le ſalaire d'un Perceur on lui donne d'ordinaire trois ſous huit de-
„ niers par chaque double planche de la longueur de 15. à 16. piés, & de
„ 9. 10. à 11. pouces de large.

	Livres.
„ Ordinairement on paie aux Perceurs pour une	
„ hourque de 80. à 82. piés de long,	50 à 55.
„ Pour un vaiſſeau de 90. à 100. piés de long.	75 à 80.
„ Pour un vaiſſeau de 105. piés à 110.	90 à 100.
„ Pour un vaiſſeau de 115. piés à 120.	185 à 200.
„ Pour un vaiſſeau de 125. piés à 130.	290 à 300.
„ Pour un vaiſſeau de 135. piés à 140.	450.

„ Pour un vaiſſeau de 145. piés à 150. 600.
„ Pour un vaiſſeau de 155. piés à 160. 700.
„ Pour un vaiſſeau de 165. piés à 170. 800.

PERÇOIR. *Een Zwijkie, Een Frettje.*

C'eſt une eſpéce de villebrequin dont on ſe ſert pour percer les muids de vin & autres. C'eſt auſſi un tariére. Voiez, Tariére.

PERIOECIENS. *Onze zijde omwoonders, Perieſi.*

On apelle ainſi ceux qui habitent ſous le même méridien & ſous le même parallèle, mais non-pas ſous le même demi-cercle du méridien, enſorte-que le pole eſt entre deux. Les Périœciens ſont également éloignez de l'Equateur, & étant dans la même zone ils ont le même Eté & le même Hiver, & les mêmes acroiſſemens de jours & de nuits.

PERME. *Een Perm.*

C'eſt un petit vaiſſeau Turc, fait en forme de gondole, dont on ſert à Conſtantinople pour le trajet de Péra, de Galata, & autres lieux.

PERROQUET. *Bram-ſteng.*

C'eſt le mât le plus élevé du vaiſſeau. Il y en a un arboré ſur le grand mât de hune; un autre ſur le mât de hune d'avant, ou, de miſéne; un ſur le mât de beaupré, & l'autre ſur le mât d'artimon. Voiez, Mât.

PERROQUETS. *Bram-zeilen, Top-zeilen.*

Ce ſont auſſi les voiles des Perroquets. Voiez, Voiles.

PERROQUETS volans. *Looſe Bram-zeilen.*

Ce ſont deux perroquets que l'on met & que l'on ôte facilement, & que l'on amène étant ſur le pont du vaiſſeau.

TEMS à Perroquet. Voiez, Tems.

PERROQUET en banniére; Mettre les Perroquets en banniére *De bram-zeils-ſchooten los laaten ſpringen of loopen.*

C'eſt lâcher les écoutes des voiles de perroquet, en-ſorte-qu'on les laiſſe voltiger au gré du vent. Cela ſe pratique lors-qu'on veut donner de jour quelques ſignaux dont on eſt convenu. Voiez, Banniére.

PERROQUETS d'Hiver. *Winter-bram-zeilen.*

Ce ſont des perroquets qui ſont plus petits que ceux que l'on porte d'ordinaire dans les belles faiſons.

PERTUIS. *Een engte in een rivier.*

Cela ſe dit d'un paſſage étroit pratiqué dans une riviére, aux endroits où elle eſt baſſe, pour en hauſſer l'eau qu'on reſſerre & qu'on rétrecit par une eſpéce d'éluſe qu'on fait à la maitreſſe arche d'un pont, par le moien de batardeaux & de paliſſades, ou aiguilles mobiles, ce qui facilite la navigation des bateaux qui montent, ou qui deſcendent. Ce pertuis ne ſe ferme pas ſeulement avec des aiguilles, comme ſur la riviére d'Yonne, mais avec des planches en travers, comme ſur la riviére de Loin; ou avec des portes à vannes, ainſi-qu'au pertuis de Nogent ſur Seine. On fait auſſi des pertuis avec des moulins. Ce ſont des écluſes, ou paſſages, pour les bateaux.

PERTUISANE. *Spies, Speer, Pertiſanne.*

C'eſt une ſorte d'arme compoſée d'une hampe, & d'un fer large, aigu & tranchant au bout de la hampe. C'eſt une maniére de halebarde très-propre à défendre un vaiſſeau à l'abordage. La lame eſt de dix-huit à dix-

neuf

neuf pouces de long, avec une canelure au milieu; & la hampe eſt de bois de frêne.

PESER. *Aanhaalen.*

C'eſt tirer de haut en bas.

PESER ſur une manœuvre, ou ſur quelque autre choſe. *Een touwerk aanhaalen.*

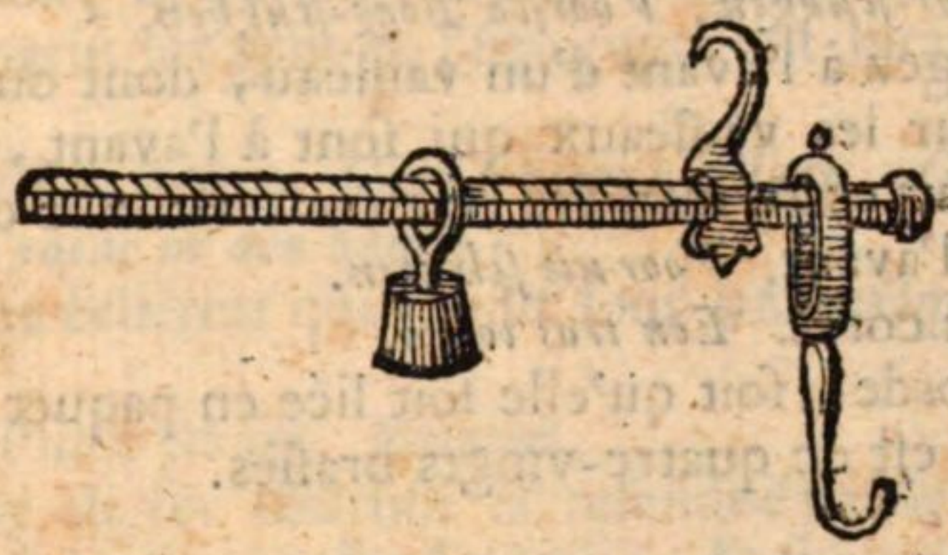
C'eſt-à-dire, Tirer ſur cette manœuvre pour la faire baiſſer.

PESER ſur un levier. *Op een handt-ſpaak neer-drukken.*

C'eſt auſſi le faire baiſſer.

PESON, ou Romaine. *Unſter, of Boeren-balans.*

C'eſt une ſorte d'inſtrument avec quoi on pèſe ce qui eſt difficile à peſer avec des balances. Il eſt compoſé d'une vergue, ou verge, d'une maſſe qu'on apelle auſſi Peſon, & d'où cet inſtrument à pris ce nom; d'un crochet pour la ſuſpendre, & d'autres petites choſes que les balanciers apellent broches, jouës, gardes & tourets. Ce Peſon eſt très-neceſſaire dans les vaiſſeaux qui vont négocier à la côte d'Afrique & aux iſles de l'Amérique, afin de peſer les marchandiſes, d'autant plus que les habitans y ſont encore moins fidèles qu'ailleurs.



PETARASSE. Voiez, Pataraſſe.

P H.

PHAÏOFNE'E. *Phajofnee.*

C'eſt un bâtiment du Japon dont les grands Seigneurs ſe ſervent pour aller ſe promener, à-peu-près comme on ſe ſert des yachts en ces païs-ici. Il y a dans le milieu une chambre pour le maître du bâtiment. Elle eſt couverte de nattes, & les armes du propriétaire ſont élevées au-deſſus.

PHARE, Tour-à-feu. *Vuur-boete, Vuur-baake, Brandauris.*

C'eſt une tour élevée ſur la côte, & dont le ſommet porte un feu, ou un fanal, qu'on allume de nuit pour indiquer la route aux vaiſſeaux, & empêcher qu'ils ne donnent contre la côte par non-vuë. On dit, Le Phare de Meſſine, Le Coloſſe de Rhodes ſervoit de Phare, La tour de Cordouën eſt un Phare ſur la Garonne. Ce mot de Phare vient d'une grande tour que Ptolemée Philadelphe, Roi d'E'gipte, fit élever ſur le ſommet d'une montagne de l'iſle apellée Pharos, l'An 470. de la fondation du monde, & qu'il apella la Tour de Pharos du nom de l'iſle. Elle a paſſé pour une des ſept merveilles du monde.

P I.

PIC-à-PIC. *Op en neer, Regtſtandiglijk.*

C'eſt-à-dire, A plomb, ou perpendiculairement.

A PIC ſur une ancre. *Op en neer.*

C'eſt-à-dire que le vaiſſeau eſt perpendiculairement ſur cette ancre, & qu'elle eſt dégagée du fond.

DES ſauts à PIC dans une riviére. *Een ſteile afvalling van 't waater, of van een rivier.*

C'eſt quand il ſe trouve un rocher eſcarpé, ou un ſaut dans une riviére, où toute l'eau tombe de haut en bas comme dans une caſcade, ainſi qu'il s'en trouve dans de grandes riviéres de l'Amérique. Voiez, Portage, Faire Portage.

LE vent eſt à PIC. Voiez, Vent.

PIE'CE de charpente. *Timmer-hout.*

C'eſt tout morceau de bois taillé pour un bâtiment, & qu'on fait entrer dans la conſtruction d'un vaiſſeau.

PIE'CE. *Stuk.*

En terme d'artillerie c'eſt un canon. Ainſi on dit ſur mer, Piéce de douze, de dix-huit, de vingt-quatre, & de trente-ſix, pour dire, des canons de douze, de dix livres, de vingt-quatre, de trente-ſix livres de bale. Voiez, Canon.

PIE'CES de chaſſe. *Voor-ſtukken, Voorſte Boeg-ſtukken.*

Ce ſont des canons logez à l'avant d'un vaiſſeau, dont on ſe ſert pour tirer par-deſſus l'éperon ſur les vaiſſeaux qui ſont à l'avant, ou ſur ceux qui prennent chaſſe. Mais cette maniére de tirer retarde le cours du vaiſſeau.

TIRER des Piéces de l'avant. *Voor uit ſchieten.*

PIE'CE. Une Piéce de corde. *Een tros touw.*

C'eſt un paquet de corde, ſoit qu'elle ſoit liée en paquet, ou en cerceaux.

„Une piéce de corde eſt de quatre-vingts braſſes.

PIED, Pié. *Voet.*

C'eſt une meſure imitée de la longueur du pié de l'homme, & qui eſt différente ſelon la diverſité des lieux. On s'en ſert à meſurer les ſuperficies & les ſolides. On donne le nom de Pié à certain inſtrument en forme de petite règle, qui a la longeur de cette meſure, & ſur lequel ſes parties ſont gravées. Le Pié des anciens Romains étoit diviſé en palmes, pouces, & doigts, & il avoit quatre palmes, douze pouces, & ſeize doigts. Le Pié de Roi eſt une meſure de douze pouces, chaque pouce diviſé en douze lignes, & chaque ligne en dix parties.

„On ſe ſert beaucoup du Pié Rhénan dans la Province de Hollande, pour „meſurer: il eſt de douze pouces.

„Le Pié de la Nord-hollande qui comprend Amſterdam, eſt d'onze pou„ces, & même tant-ſoit-peu moins.

„Le Pié de Veſel, dont on ſe ſert à Dordregt pour le grand commerce de „bois qui s'y fait, & dont on ſe ſert pareillement pour la jauge de tous les „bâtimens qui naviguent ſur les eaux internes, afin de connoître de quel „port ils ſont, eſt auſſi d'onze pouces, ou un peu plus, car il eſt d'onze „pouces & un quart, eu égard aux pouces du Pié Rhénan.

„Le Pié de Liége eſt de dix pouces; mais ces dix pouces font juſtement „onze pouces & demi du Pié Rhénan.

„Le Pié de Maſtricht eſt de dix pouces, qui font juſtement dix pouces trois „quarts du Pié Rhénan.

„Le Pié de Paris eſt de douze pouces, qui font douze pouces trois quarts du

Pié

Pié Rhénan.

PIE' courant. *Een voet op ſijn lengte gemeeten.*

C'eſt celui qui eſt meſuré de ſa longueur.

PIE' quarré, ou ſuperficiel. *Een voet op ſijn lengte en op ſijn breedte gemeeten, Een ſes-vierkant voet.*

C'eſt celui qui aïant douze pouces par chacun de ſes côtés, contient cent-quarante-quatre pouces ſuperficiels.

PIE' Cube, ou Cubique. *Een Cubijk voet, Cubus-voet, Een ſes-vierkant voet.*

C'eſt celui qui contient mille ſept cents vingt-huit pouces cubes, ou ſolides.

MARCHANDISES en Pié. *Waaren die nog in weezen zijn.*

Ce ſont des marchandiſes qui ſont encore en nature, & qu'un Marchand peut révendiquer en païant les frais du ſauvement.

PIE' marin. Un homme qui a le Pié marin. *Zee-handen-en-voeten hebben, Zee-ſchoenen hebben.*

On apelle ainſi un homme qui a le pié ſi ſeur & ſi ferme, qu'il peut ſe tenir debout pendant le roulis d'un vaiſſeau. Il ſe dit auſſi de celui qui entend bien la navigation, & qui eſt fait aux fatigues de la mer. Lors-qu'un Officier a le pié marin les gens de l'équipage ont bien plus de confiance en ſa conduite.

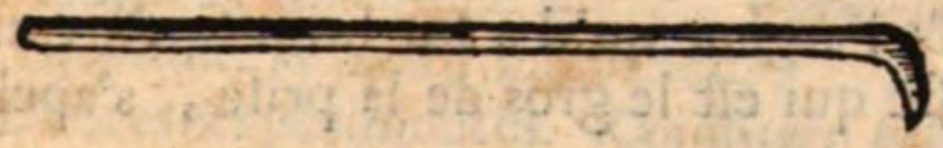
N'AVOIR pas le Pié marin. *Geen ſcheeps verſtaan, Geen zee-voeten hebben.*

PIE' de vent. *De roode in den hemel.*

Cela ſe dit d'une éclaircie qui paroît ſous un nuäge d'où il ſemble que le vent vienne.

PIE' de chévre, Pince de fer. *Koevoet.*

C'éſt une barre de fer courbée & refenduë par le bout, qui eſt une ſorte de levier ſervant à remuer des fardeaux. & ſur-tout les canons qui ſont aux ſabords.



PIE' de chévre. *'t Derde been.*

C'eſt une troiſiême piéce de bois qu'on ajoûte à une chévre pour lui ſervir de jambe, lors-qu'on ne peut l'apuïer contre un mur pour enlever un fardeau à plomb de peu hauteur.

PIE'S droits. *Een balk tot een heugel gehakt, dienende tot een trap in 't ruim.*

Ce ſont des étances poſées ſur le fond de cale & ſous quelques baux, dans les plus grands vaiſſeaux, où il y a des hoches taillées comme celles d'une cremailliére, par où les matelots montent & deſcendent avec le ſecours d'une tire-vieille.

PIERRIER, Perrier. *Baſſe, Kaamer-ſtuk.*

C'eſt-une ſorte de canon fait de fer, ou de fonte. Il eſt compoſé d'une volée, d'une culaſſe, de tourillons, d'un renfort, & des mêmes choſes qu'un autre canon. On s'en ſert à jetter des cailloux & de la mitraille, des bales & des ferremens empaquetez & bien-ſerrez dans les cartouches. Il ſe charge par la culaſſe avec une boîte, & eſt monté ſur un chandelier au-lieu d'afût,

ce

ce qui donne la liberté de le pointer haut & bas, & horiſontalement.

PIE'TER le gouvernail. *Merken aanſetten.*

C'eſt y mettre des marques par meſure, de lieu en lieu, afin de connoître combien il enfonce dans l'eau.

PIEUX deſtinez à amarrer les vaiſſeaux. *Paalen en boomen.*

On dit, Les pieux & anneaux deſtinez à amarrer; les pieux, boucles & anneaux deſtinez pour l'ancrage.

PIGOU, ou, Picou, *Steeker, Inſteeker.*

C'eſt une ſorte de chandelier de fer à deux pointes, dont on ſe ſert dans les navires, & qui eſt fort propre à tenir une chandelle. L'une de ces pointes eſt pour piquer de côté, & l'autre pour piquer debout.

PILIERS de bittes. *Speenen, Monniken, Beeting-ſtutten.*

Ce ſont deux groſſes piéces de bois poſées debout, & entretenuës par un traverſin. Comme ce ſont les principales piéces de toute la machine des bittes, on leur donne ſouvent le nom de Bittes. Voiez, Bittes.

„ Les Piliers de bittes ſont ordinairement un tiers plus „ épais que l'étrave.

„ Le ſentiment de quelques Charpentiers eſt que les „ Piliers de bittes d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre „ piés de long, de l'étrave à l'étambord, doivent avoir „ quinze pouces d'épais, & ſeize de large: la tête doit „ avoir dix-huit pouces de long & demi-pouce de ca- „ nelure par le bas, avec un pié & un pouce de large: „ ils ſont élevez de quatre piés au-deſſus du premier „ pont, & poſez à vingt trois pouces l'un de l'autre.

PILLAGE. *Plonderagie.*

Le pillage eſt la dépoüille des cofres & des hardes de l'ennemi pris, & l'argent qu'il a ſur lui juſqu'à trente livres: le reſte qui eſt le gros de la priſe, s'apelle Butin.

„ Le Capitaine, ou les Capitaines qui auront abordé „ un vaiſſeau de guerre ennemi & qui l'auront pris, „ retiendront par préférence tous les vivres & les me- „ nuës armes, & les matelots auront le pillage: mais „ pour le corps de la priſe, le prix en ſera diſtribué „ ſelon les divers Réglemens qui ſont faits pour diver- „ ſes ocaſions.

PILON, ou Petite écore. *Een klein ſteilte, Een ſteilagtige kuſt.*

C'eſt une côte qui a peu de hauteur, mais qui eſt eſcarpée, ou taillée en précipice.

PILOTAGE. *Hey-werk.*

C'eſt un ouvrage de fondation ſur lequel on bâtit dans l'eau. Cette fondation ſe prépare par pluſieurs fils de pieux fichez en terre par force, & à refus de mouton.

PILOTAGE. *Het loodſen van een ſchip, om in-of-uit een haven te loopen.*
C'eſt la conduite qui ſe fait d'un vaiſſeau, pour le faire entrer ou ſortir d'un port, de-peur-qu'il n'aille donner ſur des bancs. Les lamanages, toüages & pilotages pour entrer dans les havres, ou riviéres, ou pour en ſortir, ſont menuës avaries, qui ſe paient un tiers par le navire, & les deux autres tiers par les marchandiſes.

PILOTAGE. *Stuurmanſchap, Stuurmans-konſt.*
C'eſt l'art de bien conduire un vaiſſeau, & de tout ce qui regarde la ſcience de la navigation.

PILOTE. *Stuurman, Stierman.* Premier Pilote. *Opper-ſtuurman.* Second Pilote. *Onder-ſtuurman.* Troiſiême Pilote. *De derde Waak.*
Le Pilote eſt un Oficier de l'équipage qui prend garde à la route du vaiſſeau, & qui le gouverne. Le ſecond & le troiſiême Pilotes ſecondent le premier dans ſes fonctions. Il n'y a trois Pilotes que dans les plus grands vaiſſeaux, ou quand il s'agit de voiages de long cours. Dans les autres vaiſſeaux il y a un ou deux Pilotes, ſelon la qualité du vaiſſeau & du voiage. Voiez, l'Ordonnance de 1681. Liv. 2. Tit. 4. & celle de 1689. Liv. 1. Tit. 15.
„Le Pilote doit être continuellement au gouvernail, & faire de tems en „tems ſon raport au Capitaine, au ſujet du parage où il croit que le vaiſ„ſeau eſt. Il doit être inſtruit & expérimenté dans les cartes marines de „toutes les différentes ſortes, dans les tables, dans l'aſtronomie, dans l'uſage „de l'aſtrolabe & de l'arbalête; avoir connoiſſance des marées & des chan„gemens qui y arivent ſelon les païs; des mouſſons &c.
„C'eſt le Pilote qui commande dans les buches & dans les pinques, & qui „ordonne de jetter les filets & de les retirer. C'eſt lui encore qui le plus „ſouvent tient le gouvernail.

PILOTE hauturier. *Een Stuurman.*
C'eſt celui qui dans un voiage de long cours ſait prendre la hauteur ou l'élévation du pole, par le moien de l'arbalête & de l'aſtrolabe.

PILOTE Côtier, ou Coſtier, Pilote de havre, Pilote lamaneur, Locman. *Loods, Loods-man, Lochman.* Voiez, Lamaneur.

BONS PILOTES, Pilotes expérimentés. *Kundbaare beſtierders, die weer en windt vaſt, of weer-wijs zijn.*

PILOTE qui a entré & ſorti un vaiſſeau. *Een Loods-man die een ſchip in-en-uit-gelooſt heeft.*
Cela ſe dit d'un Pilote qui a mis un vaiſſeau dans une rade, dans une riviére, ou dans un havre, & qui l'en a reſſorti.

PILOTE hardi. *Een ſtout Stuurman.*
Cela ſe dit d'un Pilote qui entreprend des choſes difficiles, comme d'entrer dans une riviére inconnuë, dans un havre où il ne ſeroit pas pratique; de chercher une terre de non-vuſte, & autres choſes ſemblables.

IL n'y a point de Pilote côtier en tems de brume. *By miſt is 't niet wel te loodſen.*

LES bons Pilotes ſont à terre. *De beſte Stuurluiden zijn altijdt aan landt.*
Cela ſe dit par plaiſanterie de ceux qui ſe vantent de ſavoir beaucoup du pilotage, & qui ſont des ignorans quand ils ſont en mer.

PILOTER. *Loodſen, In-en-uit-loodſen.*
C'eſt ce que font les Pilotes côtiers, ou Lamaneurs, qui conduiſent les

vaiſſeaux hors des embouchures des riviéres, des bancs, & des dangers. Ceux qui ne voient point venir de lamaneurs à leur bord peuvent ſe ſervir de pêcheurs pour les piloter.

PILOTER un navire dehors, ou hors du port. *Een ſchip uitloodſen.*

PINASSE. *Pinas.*

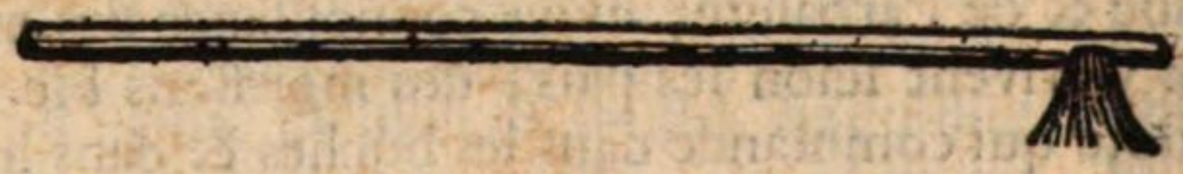
C'eſt un bâtiment fait à poupe quarrée, dont l'origine vient du Nord, & qui eſt fort en uſage en Hollande. On croit qu'on l'a apellé ainſi *de Pinus*, Pin, à-cauſe que les premiéres pinaſſes ont été faites de pin. Comme le vaiſſeau de 134. piés de long, de l'étrave à l'étambord, dont les proportions ſe trouvent ici ſous chaque mot de conſtruction, ou de membres de vaiſſeau, eſt une pinaſſe, il n'eſt pas beſoin d'en donner encore d'autres devis.

PINASSE. *Pinas.*

C'eſt un petit bâtiment de Biſcaie, qui a la poupe quarrée. Il eſt long, étroit & leger, ce qui le rend propre à la courſe, à faire des découvertes, & à deſcendre du monde en une côte. Il porte trois mâts & va à voiles & à rames.

PINCEAU à goldronner. *Teer-dweil-en-quaſt.*

C'eſt un pinceau de ſoie de cochon; il eſt emmanché de côté, & ſert à goldronner le vaiſſeau, les mâts & les vergues.



PINCES de fer. *Een yſere handt-boom.*

Ce ſont des barres de fer de différente façon, dont on ſe ſert avec un pié de chévre à manier & à remuer une piéce de canon dans la batterie. Voiez, Pié de chévre.

PINCES de bois. *Een Hevel, Een Handt-ſpaak, Een houten Hevel.*

C'eſt un levier dont le bout eſt un peu courbé.

PINCER le vent. *De windt knijpen, of prangen; Tegen de windt inkrimpen.*

C'eſt aller au plus près du vent, cingler à ſix quarts de vent près du rumb d'où il vient. Voiez, Ranger.

PINNULE. *Viſier, Pinnule.*

C'eſt une petite plaque de cuivre élevée perpendiculairement ſur les bords d'un inſtrument propre à obſerver. Elle a un petit trou par où entre la lumiére des aſtres. C'eſt par cette petite fente que les raïons viſuëls ſe portent vers les objets.

PINQUE, ou Pinke. *Een Pink.*

C'eſt une ſorte de flûte, bâtiment de charge fort plat de varangue, & qui a le derriére long & élevé.

PINQUE. *Een Pink.*

C'eſt-auſſi un flibot d'Angleterre.

Pipris. *Pipris, Praauw.*

C'eſt une eſpéce de Pirogue, dont ſe ſervent les Négres du Cap Vert & de Guinée.

PIQUE. *Pick.*

C'eſt

C'eſt une ſorte d'arme compoſée d'un bois arrondi, & de la groſſeur a-peu-près du bois. La pique eſt longue de treize à quatorze piés, & il y a au bout un fer forgé, limé, aplati & pointu par le bout; épais & large, & bien-ataché par ſes oreilles, qui ſont enchaſſées dans le bois, & bien-cloüées. On ſe ſert plutôt de demi-piques dans les vaiſſeaux, car les piques entiéres ſont trop embaraſſantes.

PIQ. Voiez, Pic.

PIRATE. *Een zee-roover, Een ſtroper op zee, Een zee-ſchuimer.*

PIRATER. *Zee-rooven, Op zee ſtroopen.*

PIROGUE, ou, Piraugue. *Praauwe, Praauw.*

C'eſt une ſorte de bateau fait d'un ſeul arbre, dont les Sauvages de l'Amérique Méridionale ont acoutumé de ſe ſervir. Les grandes pirogues ſont quelquefois élevées tout-autour, & ſur-tout au derriére, de quelques planches ajoûtées. Quelquefois ils y peignent leur Maboïa, ou-bien des Sauvages, ou des groteſques. Ces ſortes de bateaux, ou chaloupes, portent ſouvent juſqu'à cinquante hommes, avec leurs munitions de guerre. Avant-que ces Sauvages euſſent communication avec les Européens, qui leur ont fourni des outils de charpenterie, ils avoient mille peines à venir à bout de faire leurs pirogues.

PISTOLET. *Piſtool, Zink-roer.*

C'eſt une arme-à-feu très-utile dans un vaiſſeau pour ceux qui ſautent à l'abordage. Il eſt compoſé d'un fût, d'une batterie & d'un canon. Sa longueur avec ſon fût eſt d'environ deux piés.

PISTON. *Pomp-hartie, De zuiger.*

C'eſt la partie de la pompe qui entre dans le tuïau, ou le corps de la pompe, & qui étant levée, ou baiſſée, aſpire ou pouſſe l'eau en l'air. C'eſt un gros bout cylindrique, qui entre dans le corps de la pompe, & qui eſt ataché à une barre de fer qui s'élève & qui s'abaiſſe par le moien d'une manivelle apellée bringuebale, qui fait agir la force mouvante. Piſton & Appareil ſignifient la même choſe. Appareil, *Pomp-hartie*, eſt le terme dont on ſe ſert dans les vaiſſeaux, & Piſton, *Zuiger*, eſt le terme dont on ſe ſert pour les autres pompes.

PITON. *Een Bout, ook Een ſpijker, of ſpeil daar een oog aan is.*

C'eſt une cheville de fer. C'eſt auſſi une fiche en forme de clou dont la tête eſt percée.

PITONS à boucles. *Ring-boutjes.*

Ce ſont des chevilles de fer, où il y a des boucles.

PITONS d'afût. *Bouten tot d'yſere plaaten van een roopaardt.*

Ce ſont des chevilles de ſer dont on ſe ſert pour tenir les platebandes d'un afût de canon.

PIVOT. *Punt, 't Punt van de ſpil, of, De pen draaijende op een punt.*

C'eſt un morceau de fer, ou d'un autre métal, dont le bout eſt arondi en pointe, pour tourner facilement dans une virole, ou dans une crapaudine. Le cabeſtan tourne ſur un pivot.

PIVOT de bouſſole. *Punt.*

C'eſt la pointe ſur laquelle la roſe eſt en équilibre.

P L.

PLAGE. *Een regt ſtrandt daar ſlegt wauter is.*

C'eſt une mer baſſe vers un rivage étendu en ligne droite, ſans qu'il y ait ni rades, ni ports, ni aucun cap aparent où les vaiſſeaux ſe puiſſent mettre à l'abri.

PLAINE, Plane. Voiez, Galére.

PLANCHE. *Plank, Deel.*

C'eſt une piéce de bois ſcié en long, & qui a ordinairement un, deux, ou trois pouces d'épaiſſeur, & environ un pié de large.

PLANCHE reſciée. *Spreidſel.*

PLANCHE. Mets la Planche. *Legger, Gang. Set de legger aan.*

C'eſt un commandement que l'on fait à l'équipage de la chaloupe de mettre une planche dont un bout porte ſur le bord de la chaloupe & l'autre à terre, pour ſervir de paſſage, à ceux qui veulent s'embarquer dans la chaloupe, ou débarquer.

LA PLANCHE eſt halée, La grande Planche eſt halée. *De legger is ingehaalt.*

C'eſt une maniére de parler pour dire qu'on ne va plus à terre, qu'on eſt embarqué pour reſter à bord du navire.

PLANCHE, ou autre piéce de bois qui flote ſur l'eau après le naufrage. *Wrak.*

PLANETTE, ou, E'toile errante. *Een Dwaal-ſtar, Planeet.*

C'eſt un aſtre qui a un mouvement propre & périodique, contraire à celui du premier mobile. On compte ordinairement ſept Planettes, qui ſont le Soleil, la Lune, Saturne, Jupiter, Vénus, Mars, & Mercure. Elles ſont différentes en grandeur, les unes étant plus grandes que la terre, ſavoir le Soleil, Jupiter, Saturne, & Mars. Les autres Planettes ſont plus petites que la terre. Mars, Jupiter, & Saturne ſont apellées Planettes ſupérieures, parce-qu'elles ſont au-deſſus du Soleil, & la Lune, Mercure & Vénus Planettes inférieures.

PLANGE. La mer eſt Plange. *De zee is vlak.*

C'eſt un terme bas dont ſe ſervent les matelots de Poitou, de Saintonge & & d'Aunix, pour dire que la mer eſt unie.

PLAQUES de plomb pour divers uſages. *Lood-plakken, Dek-lood.*

Il y en a pour couvrir la lumiére des canons, & pour en boûcher l'ame; pour étancher les voies d'eau qui ſe font dans un combat &c.

PLAT de l'équipage, ou, Un Plat des matelots. *Bak.*

C'eſt un nombre de ſept rations, ou portions, ſoit de chair, ſoit de poiſſon, ou de légumes, pour nourrir ſept hommes qui mangent enſemble, chaque plat de l'équipage étant pour ſept hommes.

„Six, ſept, ou huit hommes à chaque plat; c'eſt-à-dire, chez les Hollan-
„dois: les Anglois ne ſont que quatre à chaque plat, Voiez, Gamelle.

CEUX qui mangent à même plat. *Bak-geſellen.*

PLATS de bois. *Houte Bakken.* Voiez, Gamelle.

PLAT des malades. *Kranken en gequetſten bak.*

Etre mis au Plat des malades par le Chirurgien du vaiſſeau, c'eſt être rangé au nombre des malades pour avoir la ſubſiſtance qui leur eſt ordonnée.

„Les malades ſont ſoignez par ceux qui mangent ordinairement à même „plat qu'eux.

PLAT. Le Plat de la maîtreſſe varangue. *Het vlak van 't eerſte buikſtuk, of van 't middel-buikſtuk.*

C'eſt la partie de la varangue qui eſt le plus en ligne droite.

PLATAIN, Platin. *Een vlakke, of laage kuſt.*

C'eſt le nom qu'on donne dans le païs d'Aunix à une côte de la mer qui eſt plate. Il y a près de la Rochelle le Platin d'Angoulin & le Platin de Chatelaillon, lieux très-propres à faire une deſcente.

PLATBORD. *Dolbord, Bosbank, Rogbord, Rosbank.*

C'eſt l'extrémité du bordage qui regne par en-haut ſur la liſſe du vibord autour du pont, & qui termine les allonges de revers; ou-bien, pluſieurs piéces de bois endentées tout-le-long du haut des côtes d'un vaiſſeau, pour empêcher que l'eau n'entre dans les membres.

„Les Platbords ſe poſent ſur les bouts des allonges de revers, contre les „liſſes, & ſont aſſemblez à joints perdus pour tenir plus ferme: on y fait „des trous pour des chevillots, où l'on amarre des manœuvres.

„Le Platbord d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long de l'étrave „à l'étambord, doit avoir huit pouces de large & quatre pouces & demi „d'épais.

PLATBORD. *Hout-voor-ſcheen.*

C'eſt-à-dire, Vibord. C'eſt ainſi que les gens des équipages, & la plupart des autres après eux, ont confondu le Vibord & le Platbord, & ont donné au Vibord ce dernier nom, qui eſt devenu même plus commun en ce ſens que celui de Vibord. Il eſt pourtant bon de les diſtinguer, parce-que cela cauſe beaucoup de confuſion. L'élévation des platbords doit être telle que les Mouſquetaires puiſſent tirer commodément par-deſſus. Voiez, Vibord.

LE PLAT-BORD à l'eau. *'t Boord leit aan 't waater.*

C'eſt une maniére de parler qui ſignifie que le vaiſſeau étoit ſi fort couché ſur le côté, que le platbord touchoit à l'eau. Notre vaiſſeau portoit ſi rudement les voiles pour parer un cap ſur lequel nous étions afalez, qu'il avoit le platbord à l'eau.

PLATBORD. *Een looſe ſet-gang, of loſſe ſtelling.*

Ce mot ſignifie auſſi un retranchement, ou batardeau de planches, que l'on fait ſur le haut du côté d'un vaiſſeau, pour empêcher que l'eau n'entre ſur le pont & dans le vaiſſeau, lors-qu'on le met ſur le côté pour le caréner.

PLATE-BANDE d'un canon. *Agter-bandt, De bedding met de krans van een ſtuk geſchuts, Platte-bandt.*

C'eſt la partie de la culaſſe d'un canon, qui regne toute unie autour de la

piéce ; & ſur laquelle on paſſe l'archet de fer, ou platine de lumiére, pour fermer la lumiére qui eſt ordinairement au milieu.

PLATE-BANDES D'AFUTS. *Yſere plaaten tot de rampaarden.*

Ce ſont des bandes de fer, dont l'uſage eſt de retenir les tourillons des canons dans les entailles des flaſques.

PLATE-FORMES pour le canon. *Beddingen.*

Ce ſont des arangemens de planches pour les batteries du canon. On fait une élévation irréguliére ſous chaque canon, lors-que le pont du vaiſſeau a trop de rondeur, ou de tonture ; ce qui ſe pratique ſur-tout dans les flûtes, à-cauſe-que leur arriére va en montant de prouë à poupe.

PLATE-FORME de l'éperon. *Het Dekkje van 't galioen.*

C'eſt la partie du vaiſſeau contenuë depuis l'étrave juſques au coltie.

PLATINES de lumiére. *Lood-plakken, Plaaten.*

Ce ſont des plaques de plomb en table, qui ſervent à couvrir la lumiére du canon.

PLEIN. Le Plein de l'eau. *De vlakke zee, De ruime zee.*

PLEIN. Voiez, Porte plein.

PLEMPE. *Plemp.*

C'eſt une ſorte de petit bateau de pêcheur.

PLI de cable. *Touw-bogt.*

C'eſt la longueur de la roue du cable, de la maniére qu'il eſt roüé dans ſa place qu'on nomme la foſſe aux cables.

NE moüille qu'un Pli de cable. *Laat uw anker vallen met een bogt touws, of twee.*

C'eſt-à-dire qu'il ne faut filer que très-peu de cable en moüillant l'ancre, ce qui ſe fait quand on moüille en un lieu où l'on n'a envie de demeurer que fort peu de tems.

PLIER les piéces de bois. *Buigen.*

C'eſt les faire courber en les chaufant. Les frais du feu pour chaufer le brai & goldron, & pour plier les piéces de bois.

PLIER le côté. Un vaiſſeau qui Plie le côté. *Een rank ſchip, dat helt, en op zy zeilt.*

C'eſt-à-dire que ce vaiſſeau a le côté foible, & qu'il porte mal la voile. Ainſi il ne demeure pas droit, mais il ſe couche lors-que le vent eſt frais. Notre navire porte mal la voile, car il plie le côté au moindre vent.

PLIER le pavillon. *De vlag rollen.* Plier les voiles. *De zeilen beſlaan, of inneemen.*

C'eſt les atacher, & ne laiſſer ni voltiger le pavillon, ni les voiles étenduës.

PLOC. *Haar.*

Le Ploc eſt proprement du poil de vache, ou de bœuf; mais comme il fait la principale partie d'un ſorte de Couroi, ou de Coureé, qui eſt une compoſition qu'on met entre le doublage & le franc-bord d'un navire, on confond ces deux termes, & l'on donne le nom de Ploc au Couroi. On dit de-même, Ploquer, pour Donner le Couroi. Voiez, Courée.

PLOCQUER, Ploquer. *Haar aanleggen.*

C'eſt mettre du poil de vache entre le doublage & le bordage des vaiſſeaux qu'on double pour la navigation qui ſe fait entre les Tropiques, où il s'engendre des vers dans le bordage, qui le percent. On plocque pour em-

empêcher que ces vers, qui s'atachent premiérement au doublage, ne gagnent auſſi juſqu'au franc-bord, ce qu'ils ne peuvent faire lors-qu'il y a du ploc entre-deux, & ce ploc ſert auſſi à empêher que le bordage & le doublage, qui ſont l'un ſous l'autre, ne s'échaufent.

PLOMB. *Lood.*

Ce mot eſt pris bien-ſouvent pour ſignifier toute la ſonde, parce-que la principale partie eſt de ce métal. On dit; Les côtes de Hollande ſont ſi dangereuſes qu'il faut toujours avoir le plomb à la main. Voiez, Sonde.

PLOMB de ſonde. *Lood, Diep-lood.*

C'eſt un plomb fait en cône, & ataché à une corde nommée ligne, avec lequel on ſonde dans la mer, pour ſavoir combien il y a de braſſes d'eau, & dequelle qualité eſt le fond, s'il eſt de roche, de vaſe, ou de ſable &c.

PLOMB de ſix, de douze, de vingt-cinq, de trente ſix &c. *Een lood van ſes, twaalf, vijf en twintig, ſes en dartig pondt.*

C'eſt-à-dire un plomb de ſonde qui pèſe ſix, douze, vint-cinq, ou trente-ſix livres.

PLOMB. *Schiet-lood.*

C'eſt un petit poids de quelque métal dont les Charpentiers ſe ſervent pour niveler & pour prendre des à-plombs. Ce plomb eſt fort plat, & percé à jour, afin de donner paſſage à la veuë, pour pouvoir mieux adreſſer à l'endroit où les Charpentiers veulent marquer le bois. Voiez, Niveau à Plomb plein, & Niveau à plomb percé.

PLOMBER un navire. *Een ſchip waater-paſſen, of het voor-of-agter-laſtig gaat.*

C'eſt voir avec un inſtrument, ou avec de l'eau, ſi le navire eſt droit, s'il eſt ſur l'arriére, ou s'il eſt ſur l'avant.

PLOMBER les écubiers. *De kluiſen met lood beſlaan.*

C'eſt coûdre, ou cloüer du plomb en table tout-autour des écubiers, tant pour leur conſervation que pour la conſervation des cables qui y paſſent. En cloüant ce plomb il faut faire enſorte qu'il ſoit retourné l'un ſur l'autre, & ataché avec de bons clous à tête large; ce qui empêche le plomb de ſe caſſer par le grand froid; & il faut obſerver la même choſe dans tous les endroits où l'on en doit coûdre.

PLONGEONS, Plongeurs. *Duikers.*

On apelle Plongeons certains nageurs qui deſcendent au fond de l'eau & trouvent moien d'y demeurer quelque tems, pour y chercher les choſes que l'on voudroit retirer, ou pour faire quelque choſe de ſingulier, ſoit en matiére de radoub de vaiſſeaux, ſoit à-deſſein de faire périr un vaiſſeau ennemi; ou pour pêcher des perles, & ceux-ci s'apellent auſſi Urinateurs.

PLONGER. *Verdrinken, In 't waater ſtooten.*

C'eſt mettre & enfoncer quelque choſe dans l'eau.

PLONGER. *Duiken, Onder-duiken, Duikelen, Dompelen.*

C'eſt s'enfoncer dans l'eau, tant qu'on ne paroiſſe point. Les bons nageurs prennent plaiſir à plonger ſouvent.

LE CANON PLONGE. *Het geſchut ſinkt.*

C'eſt quand les décharges ſe font de haut en bas.

FAIRE PLONGER. *Dempen, Neer-dempen.*

PLUMET de Pilote, ou Panon. *Een veertje op een korkje in 't wandt vast gemaakt, om te ſien waar de windt van daan komt.*

Ce ſont pluſieurs plumes que l'on met dans un petit morceau de liége, & qui voltigeant au gré du vent, font connoître d'où il vient plus préciſément que les girouëttes. Les mariniers Hollandois ne s'en ſervent point: ils ne ſavent ce qu'on veut dire quand on leur en parle.

P O.

POGE, ou Pouge. *Laat voor de windt vallen.*

C'eſt un terme de commandement dont les Levantins ſe ſervent ſur mer, & qui ſignifie, Arive tout. L'Oficier prononce ce mot, Poge, quand il veut que le Timonier pouſſe la barre ſous le vent, comme ſi on vouloit faire vent arriére. Voiez, Pouger.

POIDS. *Swaarte.*

C'eſt la qualité de ce qui eſt lourd.

POIDS. *Gewigt.*

Ce mot ſe dit auſſi de certaines maſſes de fer, ou de plomb, dont on ſe ſert pour connoître combien une choſe pèſe. Les poids ſont différens ſelon les tems & les lieux, & celui qui frette un vaiſſeau doit être bien informé des divers poids.

POINÇON. *Staander.*

C'eſt la principale piéce de bois qui ſoutient les gruës, engins, & autres machines à élever des fardeaux. Ce poinçon eſt aſſemblé par le bout d'embas à tenon & à mortaiſe dans ce qu'on apelle la ſole aſſemblée à la fourchette, & il eſt apuïé par l'échelier & par deux liens en contre-fiche. Voiez, Gruau.

POINT d'un Pilote. *Beſtek.*

C'eſt le lieu marqué ſur la carte de l'endroit où le Pilote croit être à la mer.

POINT du bas de la voile. *Schoot-hoorn.*

C'eſt le coin, ou l'angle du bas de la voile. Les points du grand & du petit pacſi portent des écoutes, des couëts & des cargues-point.

POINT du haut de la voile. *De nok van 't zeil.*

POINTAGE de la carte, ou, Le Point du Pilote. *Beſtek in de kaarten.*

C'eſt la déſignation que fait le Pilote ſur la carte marine du lieu où il croit qu'eſt arivé le navire. Cette déſignation ſe fait par le moien de deux compas communs, ou d'une roſe de vents faite de corne tranſparente, & apliquée ſur la carte ſur laquelle le Pilote établit & marque le point de la longitude & de la latitude où ſes eſtimes lui font préſumer que le vaiſſeau doit être arivé.

POINTE. *Zee-hooft, Hoek, Kaap, Uithoek.*

Ce mot ſe dit d'une longueur de terre qui avance dans la mer, comme la pointe de Scage en Jutlande. La pointe d'un mole, d'une digue, eſt la partie de ces conſtructions la plus avancée dans l'eau.

A LA POINTE de l'Eſt, de l'Oüeſt, du Nord, du Sud. *Aan de Ooſtelijke hoek, Weſtelijke, Noordelijke, Suidelijke.*

C'eſt-à-dire, à la pointe d'une terre qui regarde quelqu'une de ces différentes parties du monde.

POINTE de l'éperon. *Neus, Bek.*

C'eſt

C'eſt la derniére piéce de bois & la plus avancée au-devant du vaiſſeau, ſur laquelle quelque figure d'un monſtre marin, ou d'un lion, eſt ordinairement apuïée. Voiez, Éperon.

POINTES de compas de mer, ou, de bouſſole; ou Traits de compas. *De ſtreeken van een zee-kompas.*

C'eſt chacune des marques & des diviſions de la bouſſole, ou du compas de mer. Il y en a trente-deux qui marquent les vents. Un rumb de vent vaut quatre pointes; un demi rumb vaut deux pointes; & un quart de de rumb en vaut une, en ſupoſant huit rumbs de vent principaux. Lorsque nous cûmes paſſé la hauteur de la Vermude, le vent fut ſi forcé & ſi variable qu'en vingt horloges, il ſauta tous les rumbs & parcourut toutes les pointes du compas.

POINTER le canon. *Een ſtuk geſchuts ſtellen.*

C'eſt dreſſer le canon, & l'ajuſter pour le tirer.

POINTER à démâter. *Schieten den vyandt na ſijn rondt-hout, of na ſijn boven-werk; Afpaſſen om in 't rondt-hout te ſchieten.*

C'eſt pointer le canon haut, afin de couper les mâts ou les manœuvres du vaiſſeau qu'on veut mettre hors de combat.

POINTER à couler bas. *Schieten na de grondt.*

C'eſt pointer le canon enſorte que le boulet perce la partie du navire qui eſt dans l'eau.

POINTER à donner dans le bois. *Schieten den vyandt na ſijn doodt-werk.*

C'eſt quand on pointe d'une maniére que le boulet donne dans la partie du vaiſſeau qui eſt hors de l'eau.

POINTER la carte. *Beſtek maaken, 't Bekomen beſtek in de kaart ſtellen.*

C'eſt ſe ſervir de la pointe d'un compas pour trouver ſur la carte en quel parage le vaiſſeau peut être, ou quel air de vent il faut faire pour ariver au lieu où l'on veut aller.

POINTURE. *Het bollen van de beſaan en de fok.*

C'eſt un racourciſſement de la voile, dont on ramaſſe & trouſſe le point pour l'atacher à la vergue, & bourcer la voile, afin de ne prendre que peu de vent; ce qui ſe fait de gros tems à l'artimon, & à la miſéne.

POITRAL. Voiez, Architrave.

POIX, & Poix réſine. Voiez, Réſine.

POIX navale. Voiez, Zopiſſa.

POLACRE, Polaque. *Polaka, Polaak.*

C'eſt un petit vaiſſeau Levantin dont on ſe ſert dans la Méditerranée, & qui porte des voiles quarrées au grand mât & au beaupré, & des voiles latines à la miſéne & à l'artimon. Ce bâtiment porte couverte & va à voiles & à rames, en façon de tartane, portant un grand mât & ſon hunier. Il eſt quelquefois armé de quatre ou ſix canons, & a toujours quelques pierriers.

POLAINE. Voiez, Poulaine.

POLE. *Pool, As, Aſpunt.*

C'eſt l'un des points ſur leſquels tourne le globe céleſte. Il y a le Pole Arctique, & le Pole Antarctique. Le Pole Arctique, apellé ainſi à-cauſe du voiſinage de l'une & de l'autre Ourſe, eſt celui qui eſt dans la partie du ciel que nous voions. Il eſt auſſi apellé Pole Septentrional, à-cauſe des

ſept étoiles de la Petite Ourſe, & Pole Boréal, ou Aquilonaire, à-cauſe que le vent de Nord, en Latin *Aquilo*, ſoufle de ces quartiers-là. Le Pole Antarctique, ainſi nommé comme pour dire Contre-ourſe, eſt celui qui étant diamétralement opoſé à l'Arctique, ne paroît jamais ſur notre hémiſphére. On lui donne auſſi quelquefois le nom de Pole Méridional, ou de Pole Auſtral, du vent de Midi qui vient de ce côté-là, & que les Latins apellent *Auſter*. Ces deux Poles ſont auſſi nommez Poles du premier mobile, pour les diſtinguer des Poles du zodiaque, ſur leſquels les ſeconds mobiles, ou les cieux inférieurs, & particuliérement ceux du Soleil, tournent & font leurs mouvemens propres, tendant obliquement de l'Occident à l'Orient. Comme de Soleil marche toujours, pour ainſi dire, ſur la ligne dite E'cliptique, ſans s'en écarter jamais, cela eſt cauſe que les Poles du zodiaque ſont nommez plus fréquemment Poles de l'E'cliptique.

POLE Arctique. *Noord-pool, Noorder-pool.*

POLE Antarctique. *Suid-pool, Suider-pool.*

POLICE d'aſſurance. *Aſſurantie-brief, Verſeker-brief.*

C'eſt un contract par lequel un Particulier s'oblige de reparer les pertes & les dommages qui ariveront à un vaiſſeau, ou à ſon chargement, pendant un voiage, ce qui ſe fait moiennant certaine ſomme que l'Aſſuré paie à l'Aſſureur, ſoit comptant, ou au terme dont on convient, & ce paiement eſt apellé Prime.

„Il ne faut pas manquer d'exprimer dans la Police, ou le Contract d'Aſſu-
„rance, le nom du vaiſſeau; ſoit qu'il parte des ports des Provinces U-
„nies, pour aller en des ports étrangers, ſoit qu'il revienne d'ailleurs dans
„les ports des Provinces Unies. Il y faut auſſi emploier le nom du Maî-
„tre, & le lieu où le vaiſſeau doit charger auſſi-bien que celui de ſa deſ-
„tination, ſur peine de nullité de l'Acte & de la convention, ſi le defaut
„vient de la part de l'Aſſuré: mais en cas que ce ne ſoit pas ſa faute, il a
„droit de prétendre ſes dépens, dommages & interêts, contre celui qui a
„dreſſé le Contract, s'il apert que ce ſoit celui-ci qui ait fait la faute.
„Il y faut auſſi exprimer en particulier certaines marchandiſes, comme
„l'or, l'argent monnoïé & non monnoïé, le beſoard, les pierreries &
„toutes ſortes de joïaux; & encore les munitions de guerre s'il y en a.
„Pour toutes les autres marchandiſes, ſoit ſolides, ſoit ſujettes à empire-
„ment & dépériſſement, on ne les énonce que ſous les termes généraux de
„marchandiſes & éfets.
„Les Polices d'Aſſurance, ſe paſſent autentiquement devant un Notaire;
„& quelquefois auſſi en double, ſous ſein privé, ſoit entre les Parties, ou
„en préſence de têmoins, ſi elles y en veulent apeller.

POLICE de chargement. *Vragt-brief, Connoiſſement.*

On dit ſur la Méditerranée, Police de chargement, & c'eſt ce qu'on apelle ſur l'Océan Connoiſſement. Voiez, Connoiſſement.

POMMES. *Hooftjens, Hoofjens.*

Ce ſont certains ornemens faits comme de groſſes boules de bois, qu'on met ſur mer aux flames, aux girouëttes & aux pavillons.

POMMES de flames. *Wimpel hoofjes.*

Ce ſont des maniéres de pommes de bois que l'on tourne en rond, ou en cul-

cul-de-lampe, & qui ſe mettent à chaque bout de bâton de la flame.

POMMES de girouëttes. *Vleugel-hoofjes.*

Les Pommes de girouëttes ſont auſſi en cul-de-lampe. On les met au haut des fers des girouëttes pour les empêcher de ſortir de leur place. L'An 1666. l'Electeur de Brandebourg, le Prince d'Orange, & pluſieurs autres Princes & grands Seigneurs, étant allez viſiter l'armée navale de Hollande, il y eut un matelot qui, pour les divertir, monta à la girouëtte du grand mât, & ſe mit ſur la pomme, la tête en bas & les deux piés en l'air.

POMME de Pavillon. *Knoop van de vlagge-ſtok, Spil-hoofje.*

Les Pommes de pavillon ſe mettent ſur le haut du bâton de pavillon & d'enſeigne, & ſont tournées rondes & plates.

„Les Pommes de pavillon du grand mât, & celle d'enſeigne ou du pavil-
„lon de l'arriére, doivent avoir de diamétre un pouce par chaque deux
„piés de la largeur du bâtiment.

POMMES de raque. *Rak-klooten.* Voiez, Raque.

POMPE. *Pomp.*

C'eſt une machine longue & creuſe, faite de bois en canal, ou tuïau, propre à puïſer & à faire monter les eaux qui entrent dans le fond de cale, & qui de la pompe vont tomber dans les dalots. Il y a ordinairement deux pompes dans les vaiſſeaux médiocres, l'une à ſtribord & l'autre à babord, & quatre dans les plus grands. On les place entre le grand mât & le cabeſtan; & s'il y en a plus de deux dans le vaiſſeau on place les autres près de l'artimon.

„Pour empêcher que le bois des pompes ne ſéche trop, & qu'el-
„les ne ſe fendent, on les goldronne, on les entoure de pre-
„larts, & on les ſurlie avec des cordes. Celles qu'on place vers
„l'artimon & qui deſcendent dans le bout des façons de l'arriére
„du vaiſſeau rendent plus de ſervice que les autres, & ſont d'un
„uſage plus fréquent, pour décharger l'arriére, qui par ſa conſ-
„truction doit avoir de la diſpoſition à carguer. Pour celles
„qui ſont proche du grand mât, on ne s'en ſert que dans les ac-
„cidens, & lors-qu'il entre beaucoup d'eau. Leur longueur doit
„être celle du creux que le vaiſſeau a dans l'endroit où elles ſont
„placées, & environ trois piés au-deſſus. Leur diamétre entier
„doit être de trois fois le diamétre de leur trou. La potence
„doit s'élever environ deux piés au-deſſus de la pompe. La
„brimbale doit avoir deux fois la hauteur de l'eſpace qui eſt de-
„puis le pont juſqu'à la potence: ſon épaiſſeur doit être un peu
„moindre que celle du franc-bordage; mais elle doit avoir la
„moitié plus de largeur que d'épaiſſeur, & la potence priſe dans
„le travers du vaiſſeau doit avoir une fois autant de largeur que
„la brimbale. La brimbale & la verge doivent ſe joindre, &
„être entretenuës enſemble par une cheville de fer, & la brim-
„bale doit être jointe de même avec la potence. Un des bouts
„de la brimbale pend vers le pont, & l'autre bout, où la verge
„entre, doit être ſi juſtement placé à l'égard du trou de la
„pompe que la verge y tombe dans le milieu, afin-que l'ap-

„pareil ne preſſe pas un des côtés du corps de la pompe plus que l'au-„tre. Il y a des vaiſſeaux marchands où l'on place les pompes le plus „à l'arriére qu'il eſt poſſible, afin-que le fond de cale ſoit plus ſpacieux, & „qu'il contienne plus de marchandiſes. Voici la figure du corps de la „pompe.

POMPE à la Vénitienne. *Een Venetiaanſe Pomp.*

Elle eſt ainſi nommée à-cauſe qu'elle eſt d'un fort grand uſage parmi les Vénitiens. Elle eſt percée par-tout également, & a une verge de bois qui agiſſant avec un contre-poids jette plus d'eau que les autres pompes.

POMPES à rouë & à chaîne. *Ketting-pompen.*

„Ce ſont des pompes à l'Angloiſe. Les Anglois les placent au milieu du „vaiſſeau. Elles jettent plus d'eau que les autres pompes, & ſe maintiennent „mieux, mais elles embaraſſent beaucoup le fond de cale, & font un bruit „bien-deſagréable. Elles ſont faites à-peu-prés comme une meule à émou-„dre, étant deux l'une auprès de l'autre, dont l'une deſcend & l'autre „monte tour-à-tour.

CHARGER la Pompe. *Waater van boven in de pomp ingieten, of gooijen.*

C'eſt-à-dire, mettre de l'eau dans la pompe pour atirer celle qui eſt au fond du vaiſſeau.

CHARGE la Pompe. *Giet'er wat laf in de pomp.*

LA POMPE eſt chargée. *De pomp heeft laf.*

Cela ſe dit lors-qu'on a mis de l'eau dans la pompe pour atirer celle du fond de cale.

LA POMPE n'eſt pas chargée. *De pomp heeft geen laf.*

C'eſt-à-dire qu'il n'y a pas d'eau dans le haut de la pompe pour atirer celle du deſſous.

LA POMPE eſt priſe. *De pomp heeft waater gevat.*

C'eſt-à-dire qu'on a mis de l'eau dedans, & qu'elle en a aſſez retenu pour pouvoir ſervir.

LA POMPE ſe décharge. *Het waater loopt weg, De pomp en houdt niet.*

C'eſt-à-dire que l'eau qui y étoit demeurée après avoir pompé retombe dans le fond de cale, & que cette pompe n'eſt point en état de ſervir à-moins, qu'on ne la recharge.

LA POMPE eſt haute, ou, La Pompe eſt franche. *De pomp is lens.*

C'eſt-à-dire qu'il n'y a plus d'eau dans le vaiſſeau, & qu'il n'en vient plus à la pompe.

POMPE éventée. *Een pomp die onder 't hart lekt, of geſcheurt is, en geen waater kan opgeven.*

C'eſt une pompe qui eſt fenduë, & qu'il faut acommoder ſi on la veut faire ſervir.

POMPE engorgée. *Een pomp die onklaar en beloopen is, Een verſtopte pomp.*

C'eſt celle où il vient du ſable avec de l'eau, ou quelque autre choſe qui l'empêche de bien atirer l'eau.

ETRE à une ou à deux Pompes. *Pompen met een, met twee, met alle pompen.*

C'eſt ſe ſervir continuellement d'une ou de deux pompes, pour jetter l'eau du vaiſſeau.

AFRANCHIR, ou Franchir la Pompe. *De pomp lens pompen.*

C'eſt jetter plus d'eau avec la pompe qu'il n'en entre dans le vaiſſeau. On dit

Pen-

Pendant que le mauvais tems dura nous ne pouvions afranchir la pompe, mais lors-qu'il fut paſſé nous l'afranchîmes facilement, ce qui nous fit connoître que le navire larguoit de mauvais tems.

POMPE en bon état, Pompe libre. *Een pomp die goedt en klaar is.*

A LA POMPE. *Sta by de pomp.*

C'eſt un commandement que l'on fait à ceux qui doivent pomper, d'aller vuider l'eau qui peut être dans le vaiſſeau.

POMPES du Maître-valet, Pompes pour fûtailles. *Pompkens, Botteliers-pompen.*

„Beaucoup de gens, & ſur-tout les Anglois, tirent l'eau & les autres li-„queurs des fûtailles par le haut, avec de petites pompes de ſureau, de „fer blanc, ou de cannes; cette maniére contribuë à faire mieux conſerver „les liqueurs.

POMPE de mer. *Hooſe, Onweers-hoofdt.*

„C'eſt une groſſe colomne qui paroît ſur la ſurface de la mer, preſque en „figure d'un fagot long & étroit, avec ſes branches & ſon pié, c'eſt-à-„dire, large au haut & au bas; ou comme un arbre arraché qui a ſes „branches & ſes racines. Cette colomne eſt d'eau, & cette eau qui ſemble être „tirée de la mer par une pompe, retombe ſouvent tout-d'un-coup. Quel-„ques-uns croient qu'elle vient de la mer, & qu'elle en a été atirée par le So-„leil. Les matelots s'affligent quand ils voient cette pompe, tant parce-que „ſi elle venoit à tomber ſur leur vaiſſeau elle pourroit le couler à fond, „ou le faire ſombrer ſous voiles, que parce-qu'ordinairement elle eſt ſui-„vie de violentes tempêtes, qui ne ſont pas moins à craindre pour eux. „Voiez, Siphons, & Puchot.

POMPER. *Pompen.*

C'eſt faire joüer la pompe. Nous fûmes contrains de pomper nuit & jour juſques à faire cinq cents bâtonnées d'eau par horloge.

PONANT. *Weſt.*

Ce mot veut dire l'Occident, mais dans la marine Françoiſe il eſt pris auſſi pour la mer Océane diſtinguée des mers du Levant, ou de la Méditerranée, par le détroit de Gibraltar. Ainſi les François diſent, Mers du Ponant, Vice-amiral du Ponant, Eſcadre du Ponant, & Oficier & équipage Ponantin.

PONT, ou Tillac. *Dek, Verdek, Overloop, Overdek.*

C'eſt un des étages du vaiſſeau. Les plus grands vaiſſeaux de guerre n'ont que trois ponts à cinqs piés de hauteur l'un ſur l'autre. Les frégates de guerre n'en ont que deux. Le premier pont eſt celui qui eſt le plus près de l'eau. Cela eſt ainſi entendu parmi les Charpentiers, quoi-que quelques Oficiers entendent que le premier pont eſt celui qui eſt le plus élevé, & qu'ils apellent, ſecond, ou troiſiéme pont, ſelon qu'il y a deux ou trois ponts dans un vaiſſeau, celui qui regne ſur le fond de cale. Il eſt certain, cependant, qu'on donne le nom de premiére batterie à celle qui eſt ſur le pont le plus bas, & le nom de ſeconde batterie à celle qui eſt au-deſſus; deſorte qu'il ſemble qu'il faut donner le nom de premier pont à celui d'embas, qu'on nomme auſſi Franc-tillac Chaque pont eſt ſoutenu par des poutres apellées Baux, ou Barrots. Voiez, Baux.

PREMIER PONT, ou, Franc-tillac. *Overloop, Dek, Schut-overloop.*

C'eſt le pont qui eſt le plus près de l'eau à un vaiſſeau qui a pluſieurs ponts.

SECOND PONT. *Overloop, Verdek, Tweede Dek.*

C'eſt le pont qui eſt au-deſſus du premier pont.

TROISIEME PONT. *'t Verdek, 't Bovenſte dek, Boevenet.*

C'eſt le pont le plus haut du vaiſſeau, lors-qu'il eſt à trois ponts.

„En Hollande il ſe conſtruit plus de vaiſſeaux à deux ponts qu'à trois „ponts, quoi-que beaucoup de gens eſtiment que les vaiſſeaux à trois ponts „ſoient plus propres pour le combat, parce-qu'ils ſont plus difficiles à a„border; mais ils ont auſſi l'incommodité de la fumée qui ne s'évapore „pas aſſez, & qui y demeure. Le vibord du troiſiême pont eſt fort bas, „& l'on y place peu de canon, de-peur-que le bâtiment ne ſoit trop pe„ſant par ſes hauts. On y place les ſoldats & les mouſquetaires, pendant „le combat. Il eſt en hauteur au niveau du château-d'avant.

„Au-lieu de ces troiſiêmes ponts, on a coutume de faire un demi pont, „qui s'apelle Suzain dans les vaiſſeaux marchans, & qui s'étend juſqu'au „milieu du navire, laiſſant peu d'eſpace entre lui & le gaillard d'avant; „lequel eſpace, ou ouverture, on ferme, lors-qu'il en eſt beſoin, par „un pont qui eſt fait ou de caillebotis, ou de cordes; & l'on trouve auſſi „beaucoup de gens, qui eſtiment plus cette ſorte de conſtruction qu'un „troiſiême pont courant-devant-arriére. On porte même en fagot ces ponts „de caillebotis & de cordes, pour ne s'en ſervir qu'au beſoin.

„Pour les mettre on les attache au château d'avant, & au demi-pont, „ou château d'arriére. Aux côtés ils ſont ſoutenus par des montans ou „pontilles, avec des apuis ou baluſtrades autour, qu'on couvre de baſtin„gures, & l'on paſſe les mouſquets au-travers pour tirer. On les fait de „huit à dix piés de large ſur le milieu d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre „piés de long, & l'on y amarre des cordes qui viennent auſſi s'amarrer „aux côtés du vaiſſeau.

FAUX-PONT. *Koe-brug.*

C'eſt une eſpéce de pont fait à fond de cale, pour la commodité & pour la conſervation de la charge du vaiſſeau, on pour loger des ſoldats. Voiez, Faux-baux.

PONT volant. *Vinkenet.*

C'eſt un pont de vaiſſeau qui eſt ſi leger, qu'on ne ſauroit poſer de canon deſſus.

PONT de cordes. *Een dek van t'ſaamen-gevlogte touwen.*

C'eſt un entrelaſſement de cordages dont on couvre tout le haut d'un vaiſſeau en forme de pont. Il n'y a guére que les vaiſſeaux marchands qui portent cette ſorte de pont. Il ſert à ſe défendre contre les ennemis qui viennent à l'abordage, parce-que de deſſous ce pont on perce aiſément à coups d'épée, ou d'eſponton, ceux qui ont ſauté deſſus.

PONT coupé. *Een voor-en-agter-plegt in een open ſchip, Een open ſchip met twee plegten voor en agter.*

C'eſt celui qui n'a que l'accaſtillage de l'avant & de l'arriére ſans regner entiérement de proüe à poupe. Ainſi le pont coupé eſt le contraire du pont courant-devant-arriére.

VAISSEAUX à pont coupé. *Half-verdek-ſchepen.*

PONT courant-devant-arriére. *Een doorgaande dek, Een heel-verdek-ſchip.*

C'eſt

C'eſt-à-dire qu'il eſt entier à la différence des ponts coupez.

PONT à caillebotis, ou à treillis. *Een Dek met rooſter-werk in de midden.*

Ces ſortes de ponts ſont affectez aux vaiſſeaux de guerre, pour laiſſer évaporer la fumée du canon.

PONT à rouleaux, ſur lequel on fait paſſer des bâtimens d'un eau à l'autre, par le moien d'un moulinet. *Overtoom, overhaal.*

PONT de bateaux. *Scheep-brug.*

Ce ſont des bateaux qu'on joint enſemble par divers moiens pour paſſer une riviére.

PONTAL, ou, Creux d'un navire. *Het Hol, of de Holte van een ſchip.*

Pontal ſe dit ſur la Méditterranée, & Creux ſur l'Océan. Voiez, Creux.

PONTE', Vaiſſeau Ponté. *Een ſchip met een dek.*

C'eſt un vaiſſeau qui a un pont. On ne ſert ſert plus guéres de ce terme.

VAISSEAU non Ponté. *Een open ſchip.*

PONTENAGE, ou Pontonage. *Brug-en-ſchouw-regt.*

C'eſt un droit que le Seigneur féodal tire des marchandiſes qui paſſent ſur les riviéres, ſur les bacs, & ſur les ponts.

PONTILLES, Voiez, E'pontilles.

PONTON. *Ponton, Scheep-brug.*

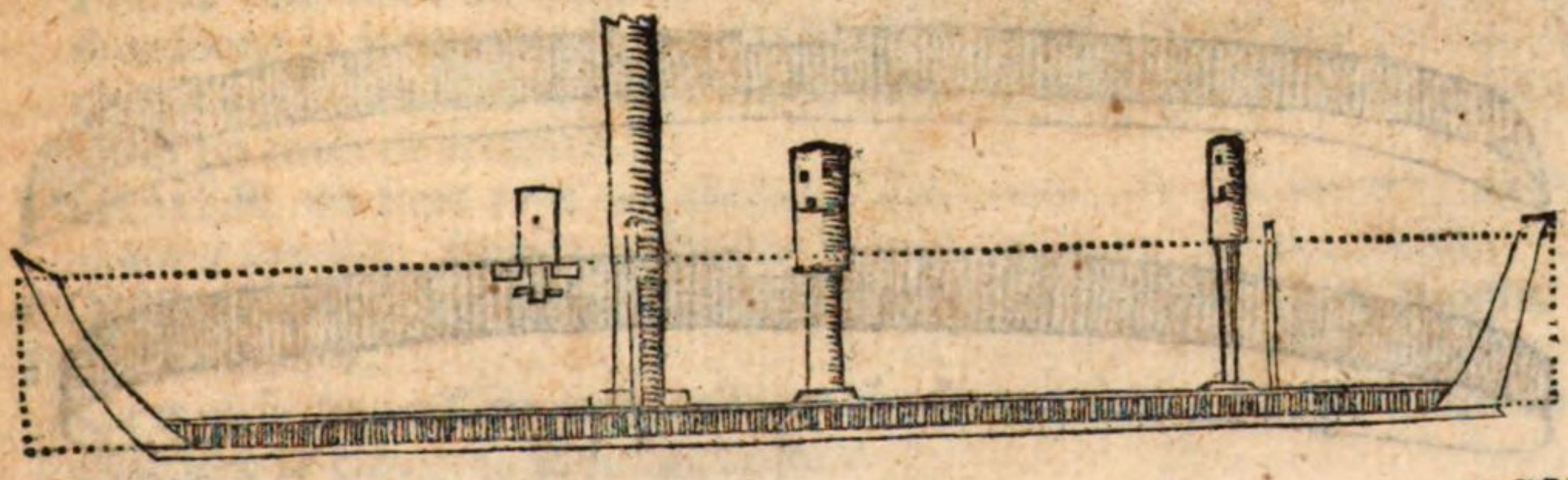
C'eſt une machine dont on ſe ſert quand on a quelque bras d'eau à paſſer. C'eſt proprement un pont compoſé de deux bateaux qui ſont à quelque diſtance l'un de l'autre, & tous deux couverts de planches, ainſi que l'intervalle qui eſt entre-deux. Ils ont des apuis & des garde-fous, & la conſtruction en eſt ſi ſolide, que cette ſorte de pont peut tranſporter du canon & de la cavalerie.

PONTON. Voiez, Bac.

PONTON. *Legger, Onder-legger.*

C'eſt un grand bateau plat, qui a trois ou quatre piés de bord, qui porte un mât, & qui ſert à ſoutenir les vaiſſeaux quand on les met ſur le côté pour leur donner la carène, auquel éfet, à defaut d'un ponton, on peut ſe ſervir d'un vaiſſeau. Le ponton eſt garni de cabeſtans, de vis & autres machines, qui ſervent à coucher & relever les grands vaiſſeaux, & à nétoïer les ports, & en tirer la vaſe, les pierres, ancres, bris de vaiſſeaux, & autres choſes qui les pourroient combler. Le ponton ſert auſſi à mâter, la machine à mâter n'étant même qu'une eſpéce de ponton.

„Les Pontons ont ordinairement ſoixante piés de long, ſeize piés & demi „de large, & ſix piés & demi de creux.



PON-

PONTONNIER. *Schouw-voerder, Pont-voerder.*

C'eſt un bâtelier qui tient un bac, ou un grand bateau, pour traverſer les riviéres aux lieux où les ports ſont établis. On a dit autrefois Pantonnier & Pautonnier.

PORQUES. *Katteſpooren, Banden.*

Ce ſont des piéces de charpenterie, qui ſe mettent ſur la carlingue, & qui ſont parallèles aux varangues. Leur uſage eſt de faire la liaiſon des piéces qui forment le fond du bâtiment, & chaque porque a ſes allonges qui ſervent à entretenir & à lier toute la maſſe du bâtiment.

PORQUES de fond. *Katteſpooren, Banden in 't ruim.*

Celles-ci ſe mettent vers le milieu de la carlingue, & ſont moins cintrées & plus plates que les porques nommées Porques aculées, parce-que le fond du vaiſſeau eſt plus plat vers le milieu de la carlingue.

„Dans les navires de guerre on met des porques ſur le ſerrage du fond, à huit „ou dix piés les unes des autres: elles font le même éfet ſur le ſerrage que „les varangues ſur le bordage. On proportione leur épaiſſeur & largeur „à leur longueur & à la grandeur du navire. En général on tient celles „qui ſont au milieu tout-auſſi-groſſes qu'il ſe peut, mais on ne les tient pas „ſi groſſes dans les bouts. On n'en met point dans les vaiſſeaux marchands; „elles ocuperoient trop d'eſpace dans le fond de cale.

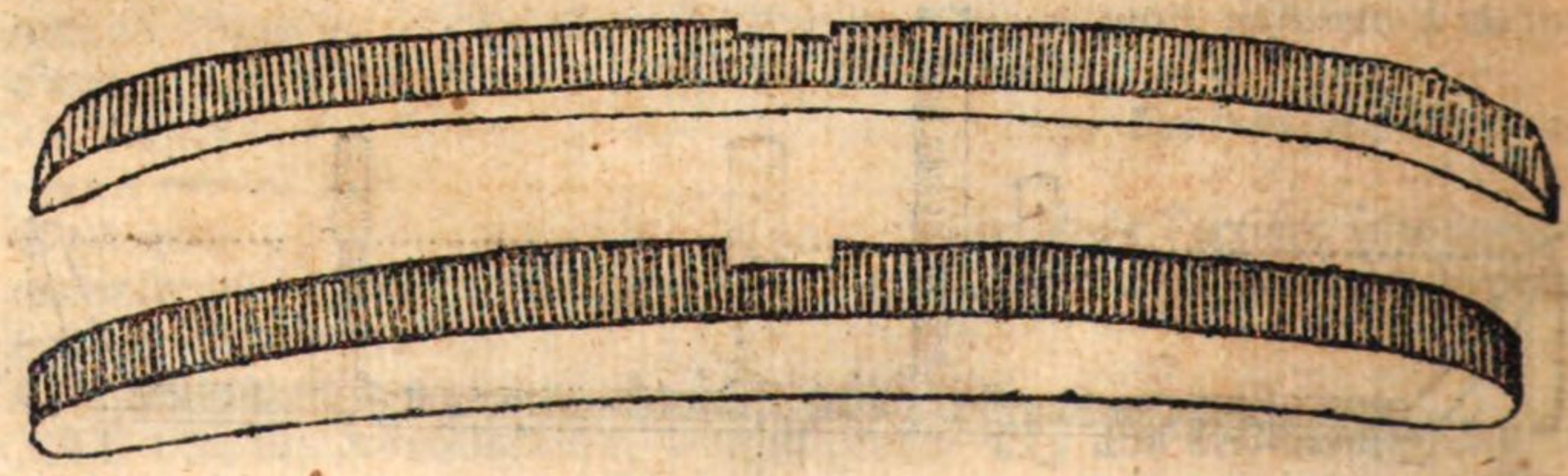
„Il y a deux porques au pié du grand mât: elles ont quatorze pouces de „large, & douze pouces dépais.

„Elles ſont poſées, dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long de l'é„trave à l'étambord, à trois piés & demi l'une de l'autre. Celle qui eſt au „côté de l'avant répond au derrriére du bau de la grande écoutille.

„Elles ſont fortifiées de quatre genoux, dont il y en a deux du côté de „l'avant & deux du côté de l'arriére: ils ont dix pouces d'épais & par le bas „leur largeur eſt égale à celle des porques. Leurs branches d'embas ont „huit piés de long, & celles d'enhaut ont ſept piés, & ſont moins larges de „deux pouces que celles d'embas.

„A chaque côté de la carlingue il y a un traverſin, qui la ſurmonte de „quatre pouces, & il a quatre pouces d'épais.

„Les porques au-deſſus & au-deſſous du pié du mât de miſéne, doivent „avoir douze pouces de large, & dix pouces d'épais. Il y a quatre genoux „par le bas & deux par le haut, larges de dix pouces & épais de neuf. Voiez, „Carlingue de pié de mât. La premiére de ces figures eſt d'une porque de „fond, & la ſeconde d'une porque de carlingue.



PORQUES acculées. *Katteſpooren, Agter-banden, Spooren agter in 't ſog.*

On met ces porques vers les extrémités de la carlingue à l'arriére.

„On met dans l'arriére quatre porques acculées: c'eſt-à-dire, dans un vaiſ„ſeau de cent-trente-quatre piés de long, & chacune a ſes genoux: elles „ont dix pouces de large, & ſept pouces & demi d'épais: les branches des „genoux ont ſix, ſept, ou huit piés de long.

ALLONGES de Porques. *Oplangen op de katteſpooren.*

Ce mot a été omis ſous la lettre A. Ce ſont des allonges qui viennent joindre les porques, & qui ſont dans les côtés des plus grands vaiſſeaux pardeſſus le ſerrage.

PORT. *Haaven, Haven, Zee-haven.*

C'eſt un poſte de mer proche des terres, deſtiné au moüillage des vaiſſeaux, & qui y eſt plus ou moins propre ſelon-qu'il a plus ou moins de fond & d'abri.

PORT de havre, Havre d'entrée, Havre de toute marée. *Een open Haaven, Een Haaven daar men ten alle tijden in en uit kan.*

Ce ſont ceux où les vaiſſeaux peuvent entrer en tout tems, y aïant toujours aſſez de fond. Voiez, Marée.

PORT brute, Havre brute. *Een haaven uit de natuur.*

C'eſt celui qui eſt fait ſans art & ſans artifice.

PORT de barre, Havre de barre. *Een Tij-haven, of Vloedt-haven, daar men moet op 't getij paſſen om in te loopen, of met hoog waater en ſlegte zee inkomen.*

Ce ſont les ports où les vaiſſeaux ont beſoin du flot & de la haute marée pour y entrer, parce-qu'ils ne ſont pas aſſez profonds, ou parce-que l'entrée en eſt fermée par quelques bancs de ſable, ou de roches. Il y a une infinité de ſemblables ports ſur l'Océan. Voiez, Barre.

C'EST UN PORT de barre, l'entrée en eſt fermée par un banc, on n'y peut entrer que pendant le vif de l'eau. *Het is een vloedt-haaven, daar leit een bank voor, men kan met 't laag waater niet over, maar met hoog waater wel.*

PORT à l'abri par les montagnes qui l'environnent. *Landt-ſlot.*

AVOIR un Port ſous le vent. *Een haven aan ly, of onder de ſchoot hebben.*

On dit, avoir un port ſous le vent, pour dire, avoir un lieu de retraite pour le beſoin.

ENTRER dans le Port. *Inzeilen, Inloopen, Binnen loopen, Bezeilen, Bevaaren.*

FERMER les Ports, ou Ports fermez. *Een beſlag doen, Beſlaan en perſſen.*

C'eſt empêcher la ſortie de tous les bâtimens qui y ſont. Quand le Roi de France veut faire un enrollement de matelots pour ſervir ſur ſes vaiſſeaux, il ordonne la fermeture des ports afin de faire faire revuë des matelots, & de choiſir ceux qui ſont capables du ſervice. On a permis l'ouverture des ports après un mois de fermeture.

FERMER un Port avec des chaînes, des barres, & des bateaux. *Een haaven met keetenen, boomen en ſchuiten ſtoppen, of ſluiten.* Voiez, Bacler.

CONDUIRE heureuſement dans le Port. *Ter behouden haven brengen.*

PORT. *Haven.*

Ce mot ſe dit auſſi de certains lieux ſur les riviéres, où les bâtimens qui abordent ſe chargent & ſe déchargent.

PORT d'un vaiſſeau, Portée, *De grootte*, *De dragtbaarheid.*

Ce mot ſe prend pour exprimer la capacité des vaiſſeaux, ce que l'on ſpécifie par le nombre des tonneaux que le vaiſſeau peut contenir : ainſi on dit qu'un vaiſſeau eſt du port de deux cents tonneaux, *dat een ſchip van twee hondert tonnen groot is*, pour dire que ſa capacité eſt telle qu'il pourroit porter une charge de quatre cents mille livres, parce-que chaque tonneau eſt pris pour un poids de deux mille livres. On compte qu'un tel vaiſſeau, chargé de deux cents tonneaux, ocupe en enfonçant un eſpace qui contiendroit deux cents tonneaux d'eau de mer. Suivant l'Ordonnance, il n'eſt réputé y avoir erreur en la déclaration de la portée du vaiſſeau, ſi elle n'eſt au-deſſus du quarantiême.

DE quelque Portée que les vaiſſeaux puiſſent être. *Van wat dragt de ſchepen mogen zijn.*

PORTAGE. *Voer*, *Voering.*

C'eſt le privilége par lequel chaque Oficier, ou chaque matelot d'un vaiſſeau, a pouvoir d'y embarquer pour ſoi juſques au poids de tant de quintaux, ou juſqu'à un certain nombre de barils.

PORTAGE. *Voering.*

C'eſt auſſi la quantité de poids ou d'arrimage que peuvent porter ou embarquer des paſſagers ſur le prix de leur paſſage.

FAIRE PORTAGE. *Een ſchuitje op 't landt haalen, en op 't boven-waater brengen.*

C'eſt-à-dire, Porter le canot par terre, avec ce qui eſt dedans; pour paſſer les chutes d'eau qui ſe trouvent dans quelques fleuves, tels qu'eſt celui de St. Laurens, où il y a des chutes d'eau qui empêchent de remonter en canot.

PORTE d'écluſe. *Een ſluis-deur*, *'t zy in twee toeſlaande*, *of ſchuins toeſlaande*, *'t zy regt.*

C'eſt une grande clôture de bois qui arête l'eau dans les écluſes. Les deux battans de clôture ſe joignent en angle au milieu, & ſouvent par le moien d'une grande queuë, qui a la force du levier.

PORTE-BAGUETTE d'un fuſil. *Roering.*

PORTE-BOSSOIR. *Drukker*, *Hoek-man.*

C'eſt un apui ſous le boſſoir, en forme d'arc-boutant, dont le haut eſt ordinairement ouvragé en tête de More.

„Dans un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés de long, de l'étrave à l'étam-
„bord, les porte-boſſoirs doivent avoir dix pouces d'épaiſſeur, & un pié
„de largeur. Voiez, Boſſoir, où la figure du porte-boſſoir eſt jointe à celle du boſſoir.

PORTE'E, ou PORT. Voiez, Port d'un vaiſſeau.

PORTE'E. Etre à Portée, à bonne Portée du canon, des armes-à-feu. *Onderſchoot zijn.*

PORTE-GARGOUSSES. *Kardoes-kiſt.* Voiez, Lanterne à gargouſſes.

PORTE-HAUBANS, ou E'cotards. *Ruſten.*

On apelle ainſi de longues piéces de bois miſes en rebord & en ſaillie, & qui ſont cloüées & chevillées de côté, à l'arriére de chaque mât, ſur les côtés du haut d'un vaiſſeau, pour ſoutenir les haubans & les mettre au large, afin d'empêcher qu'ils ne portent contre le bordage. Les écotards qui ſont

ſur

ſur l'avant du vaiſſeau, vers les boſſeurs, ſervent auſſi à placer l'ancre. Les matelots vont s'y repoſer de beau tems.

„Les grands Porte-haubans doivent avoir de longueur une cinquiême par-„tie de la longueur du vaiſſeau : leur largeur doit être de l'épaiſſeur de „l'étrave, & leur épaiſſeur doit être d'un tiers de celle de l'étrave. Les „porte-haubans du mât d'avant doivent avoir un peu moins de longueur, „de largeur & d'épaiſſeur. Les porte-haubans du mât d'artimon ne doi-„vent avoir que le tiers de la longueur & de la largeur des grands porte-„haubans, mais ils doivent avoir autant d'épaiſſeur que ceux du mât d'a-„vant.

„Les Charpentiers qui ont réglé les proportions d'un vaiſſeau de 134 piés „de long, donnent 28. piés & demi de long aux grands porte-haubans, „17. pouces de large, & 3. pouces & demi d'épais. Leur bout qui re-„garde l'avant doit être au niveau du devant du grand mât, & porter „ſur la plus haute ceinte. Les liſſes qui ſont en-dehors doivent avoir 3. „pouces & demi de large, & 2. pouces & demi d'épais. Il y a ſept cadènes, „la premiére en avant eſt auſſi au niveau du devant du mât. Les che-„villes des cadènes doivent avoir 2. pouces de diamétre.

„Les Porte-haubans du mât d'avant doivent avoir 22. piés 3. pouces de „long, 16. pouces de large, & trois pouces d'épais. Leur bout qui re-„garde l'avant paſſe de ſix pouces le devant du mât, & porte ſur la „liſſe de vibord. Leurs liſſes doivent avoir 3 pouces de large & 2 pou-„ces d'épais. Il y a ſix cadènes, dont la premiére du côté de l'avant eſt „au niveau du mât. Les chevilles ont auſſi deux pouces de diamétre.

„Les Porte-haubans du mât d'artimon doivent avoir 10. piés de long, 9. „pouces de large, 2. pouces & une cinquiême de pouce d'épais. Leur „bout qui regarde l'avant eſt au niveau du dérriére du mât, & porte „ſur la liſſe de vibord. Leurs liſſes ont 2. pouces & demi de large, & „2. pouces d'épais. Il y a quatre cadènes dont la premiére eſt au niveau „du derriére du mât. Les chevilles ont un pouce & demi de diamétre.

PORTELOTS. *Boei-planken van een ſchuit.*

Ce ſont les piéces de bois qui regnent au pourtour d'un bateau foncet, ou autre petit bâtiment au-deſſous des plat-bords.

PORTE-VERGUES. *Reegelingen, Regelingen.*

Ce ſont des piéces de charpenterie qui ſont preſque en forme d'arc, & qui faiſant la partie la plus élevée de l'éperon dans un vaiſſeau, regnent ſur l'aiguille, depuis le chapiteau, ou beſtion, juſqu'au-deſſous des boſ-ſeurs.

„Ce ſont les Porte-vergues qui donnent à tout l'éperon l'air qu'il doit avoir: „ils s'étendent juſqu'au revers, & il y en a ordinairement trois de chaque „côté. Le plus haut s'étend depuis le bout de la herpe d'éperon juſqu'au „revers, où il eſt cloüé ſous la cagoüille ; & on y met un marmot ſur le „bout qui eſt du côté de la herpe, Par ce même bout il doit avoir de lar-„geur la moitié de la largeur de l'étrave en-dedans, & le quart de la mê-„me largeur de l'étrave par le bout du devant.

„Les Charpentiers qui ont proportioné le vaiſſeau de 134 piés de long, „donnent au plus haut porte-vergue 8. pouces de large par-derriére & 4. „pouces & demi d'épais ; 5. pouces de large par-devant, & 3. pouces &

„demi d'épais. Ils donnent au ſecond porte-vergue 6. pouces de large & „4. pouces & demi d'épais par-derriére; 4. pouces & demi de large & 3. „pouces & demi d'épais par-devant. Ils donnent au plus bas porte-vergue „6. pouces & demi de large, & 4. pouces d'épais par-derriére; & 5. pou- „ces de large par-devant. Voiez la figure des porte-vergues dans celle d'un „E'peron, ſous le mot E'peron.

PORTE-VOIX. *Roeper, Een ſpreek-trompet.*

C'eſt une ſorte d'inſtrument de fer blanc, dont l'uſage eſt de porter la voix dans un lieu fort éloigné.

PORTER. *Draagen.*

TOUTES les voiles Portent, Le vent eſt dans les voiles. *Alle de zeilen draagen, hebben windt gevat, ſtaan geſpannen van de windt, ſtaan ter dragt.*

PORTE-PLEIN les voiles, ou ſimplement, Porte-plein. *Stuur vol.*

C'eſt un commandement que fait le Pilote, le Capitaine, ou quelque Oficier qui s'aperçoit le premier que le Timonier ſerre le vent de trop près, & fait barbeïer ou friſer la voile du côté du lof. A ce commandement on arive tant-ſoit-peu, pour faire porter plein & empêcher de prendre le vent ſur la voile, ou autrement, de prendre vent devant. Enfin c'eſt un commandement pour gouverner en-ſorte-que les voiles ſoient toujours pleines. Ce n'eſt pas un avantage de chicaner le vent, ſur-tout dans les longues routes, & il vaut mieux faire porter plein.

PORTER peu de voiles. *Klein zeil maaken.*

C'eſt n'en déploier qu'une petite partie.

PORTE tant de long, tant de gros. *Een hout ſoo lang, en ſoo breedt.*

On dit qu'une piéce bois porte tant de long & tant de gros, pour dire, que cette piéce de bois a tant de longueur & de groſſeur.

PORTER. *Aanleggen, Aanſetten, Aanwenden.*

C'eſt-à-dire, Gouverner, faire route, courir, ou faire voiles. Ainſi l'on dit d'un vaiſſeau qu'il porte au Sud, qu'il porte le cap au Sud, pour dire qu'il fait route au Sud. On dit qu'il eſt porté d'un vent de Sud, qu'il eſt porté d'un vent d'Eſt, pour dire qu'il eſt conduit de l'un ou de l'autre de ces vents. On dit auſſi qu'il eſt porté d'un vent frais.

PORTER ſur l'ennemi. Porter ſur l'eſcadre rouge. *Tegens de vyanden aanleggen. Op de roode vlag toeſetten.* Voiez, Cap, Porter le cap, Gouverner.

PORTER à route. *Koers houden, Behouden koers ſonder afvallen zeilen.*

C'eſt aller en droiture, ſans louvier, au lieu où l'on doit aller.

PORTE à route. *Zeilt regt koers.*

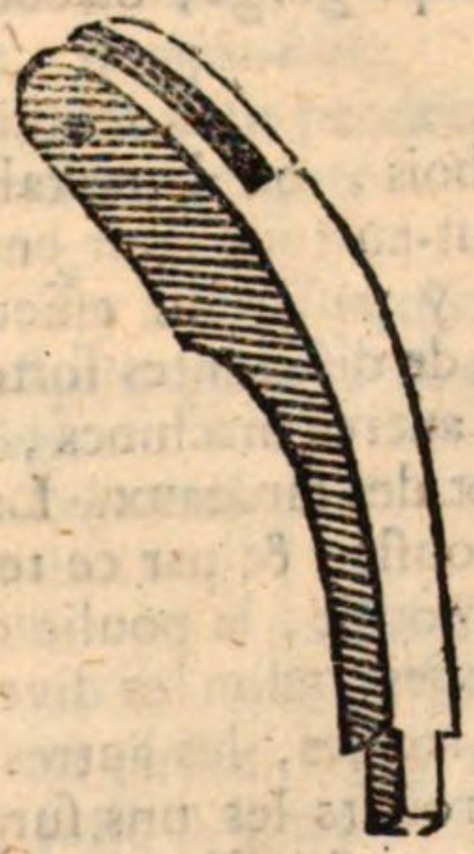
PORTE à route. *Gaa weer uwe gang.*

C'eſt quand par accident on a été contraint de courir ſur un autre air de vent que celui de la route, & qu'on commande au Timonier de ſe remettre ſur ce rumb.

PORTEREAU. *Een ſluis, of ſas, met een ſchiet-deur.*

C'eſt une conſtruction de bois qui ſe fait ſur de certaines riviéres pour les rendre plus hautes en retenant l'eau, ce qui en facilite la navigation. Le Portereau eſt fait en forme de pompe d'étang. C'eſt une grande palle de bois qui barre la riviére, & qui, à l'arivée de quelque bateau, ſe lève par le moien d'un grand manche tourné en vis, qui eſt dans un écrou étant au milieu d'un fort chevalet.

POSER les piéces d'un vaiſſeau. *Leggen.*
POSER un bordage. *Aanvoegen, Een huidt-plank aan een voegen.*
POSER de champ. *De dunne kant om laag ſetten.*
C'eſt lors-qu'on met une piéce de bois ſur ſa plus étroite face.
POSER de plat. *De breede kant om laag ſetten.*
C'eſt lors-qu'on met une piéce de bois ſur ſa plus large face.
POSER en décharge. *Schuins leggen.*
C'eſt lors-qu'on met une piéce de bois obliquement, ſoit pour empêcher la charge, ſoit pour arc-bouter & contre-éventer.
POSTE. Garder ou tenir ſon Poſte. *Sijn beſtelde ſtee houden.*
POSTILLON. *Een klein petas in een haven, om op kondtſchap uit te ſenden, Een Poſt-vaartuig.*
C'eſt une petite patache qu'on entretient dans un port, & dont on ſe ſert lors-que l'on veut envoier à la découverte, ou porter quelque nouvelle,
POT-A-BRAI, *Een Pek-pot.*
C'eſt un pot de fer, dans lequel on fait fondre le brai.
POTS-A-FEU. *Vuur-potten, Smook-en-ſtink-potten.*
Le Pot-a-feu eſt une eſpéce de bombe, longue & creuſe en-dedans. Il y en a qui pour faire des pots-à-feu prennent une des plus groſſes grenades chargées: ils la mettent dans un pot de terre rempli de poudre & couvert d'une peau: au-deſſus de cette peau ſont des bouts de méche allumez & atachez en croix. On jette ce pot par le moien d'une corde que l'on atache à ſon anſe, & en ſe briſant il ne manque point de prendre feu, de-même que la grenade qui eſt enfermée dedans.
POT de pompe. *Emmertje, Pomp-emmertje.*
C'eſt la même choſe que chopinette; mais Pot ſe dit plus ſur mer, & Chopinette ſur terre. Voiez, Chopinette.
POTENCE de bringuebale. *Gek, knie, of mik van de pomp, Waag-knie.*
C'eſt une piéce de bois fourchuë qui eſt ſoutenuë par la pompe dans laquelle entre la bringuebale. Voiez, Pompe.



POUCE. *Duim.*
C'eſt une meſure qui en France comprend la douziéme partie d'un pié de Roi.

Roi. Le pouce contient douze lignes dont chacune eſt large de la groſſeur d'un grain d'orge. Le pouce ſuperficiel quarré a cent quarante de ces lignes, & le pouce cubique en a mille-ſept-cents-vingt-huit. Voiez, Pié.

POUDRE à canon. *Krnidt, Bus-krnidt, Bus-poeder.*

POUDRE, muëtte, Poudre ſourde. *Stil-kruidt.*

Elle ſe fait avec de la poudre commune, en y ajoûtant du borax, de la pierre calamine, ou du ſel armoniac, ou des taupes vives calcinées, ou de la ſeconde écoree du ſureau.

POUDRE neuve. *Nieuw Bus-kruidt.*

C'eſt de la poudre qui n'a point encore été portée à la mer.

POUDRIER. *Sandt-looper, Glas.*

C'eſt un horloge de ſable, dont on ſe ſert ſur mer, qui dure demi-heure. Voiez, Horloge & Empoulette.

POUGER, ou Moler en Poupe. *Voor de windt om wenden.*

Ces termes ſont en uſage ſur la Méditerranée, pour dire, Faire vent arriére. On dit nos galéres commencérent à pouger vers Majorque. Voiez, Poge.

POULAINS, E'tances. *Slooi-ſchooren.*

Les Poulains tiennent l'étrave du vaiſſeau dans le tems qu'il eſt ſur le chantier. On ôte ces poulains ou ces étances les derniéres, quand on veut le mettre à l'eau. On dit auſſi Poulains à l'égard de l'étambord. E'tances & Accores ſont plus uſitez. Les ſous-barbes ſont les étances du bas qui ſoutiennent l'étrave & tout l'avant vers le rinjot.

POULAINE, Polaine, E'peron. *Galioen.*

C'eſt un aſſemblage de pluſieurs piéces de bois qui font une portion de cercle, & qui ſe terminent en pointe: on en fait la partie de l'avant du vaiſſeau qui s'avance la premiére en mer par une grande ſaillie qu'elle fait. C'eſt dans la poulaine que l'on va laver & blanchir le linge, & ſe décharger le ventre. Les Normands & les Malouïns diſent Poulaine. Dans les vaiſſeaux du Roi on dit E'peron. Quelques-uns apellent auſſi Poulaine le Taillemer, ou la derniére & plus baſſe coupe-gorge, ou courbe de gorge, qui fend l'eau. Voiez, E'peron.

POULIE. *Blok.*

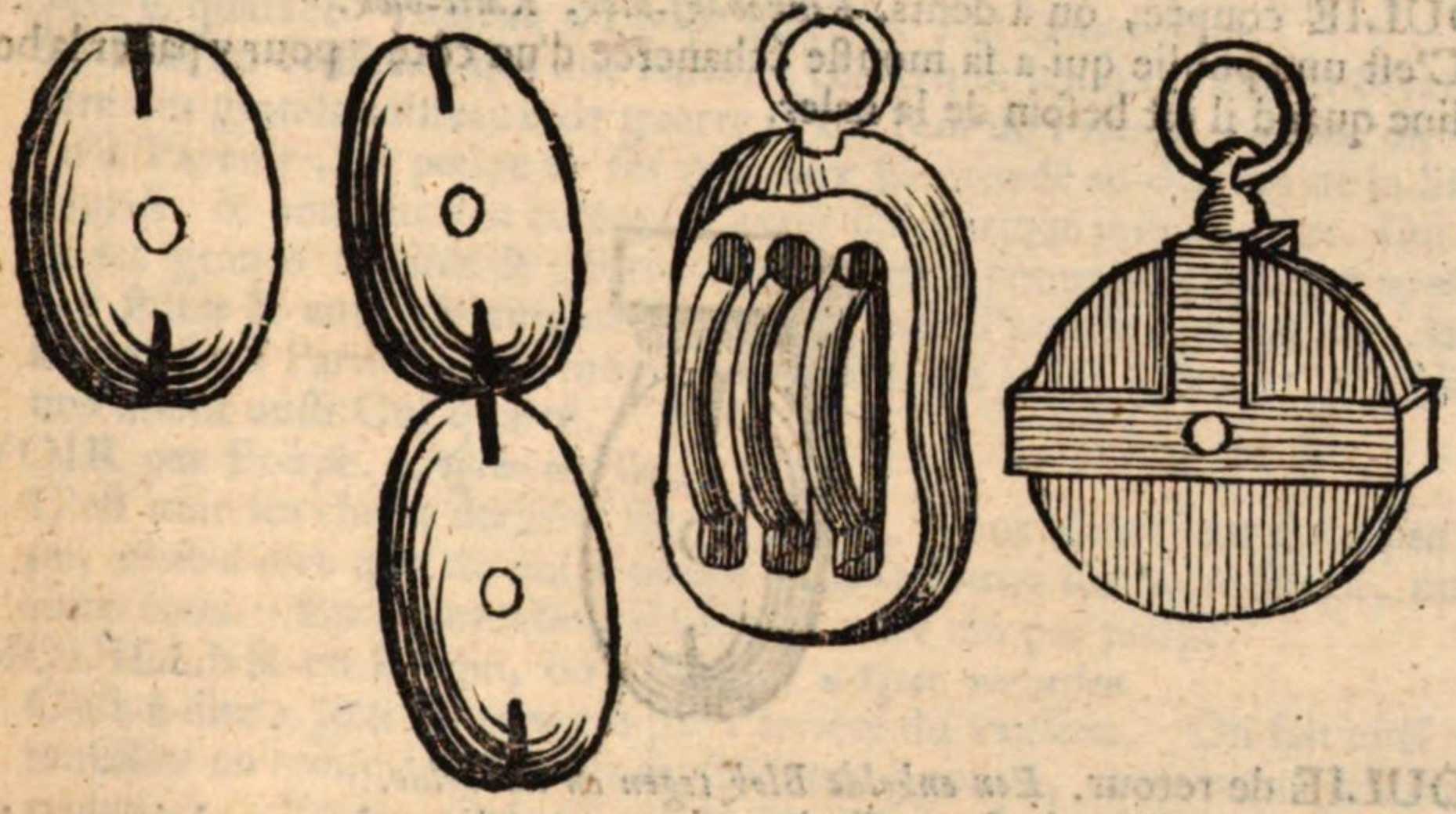
C'eſt un corps rond fait de bois, ou de métal, en forme de diſque, ou d'aſſiette, avec un creux tout-au-tour pour entortiller une corde. Elle a un trou dans le centre, pour y paſſer un eſſieu autour duquel elle tourne. On ſe ſert dans les vaiſſeaux de différentes ſortes de poulies, & on s'en ſert auſſi aux gruës, engins, & autres machines, pour empêcher que les cordages ne ſe frotent en élevant des fardeaux. La poulie eſt emboîtée dans ce qu'on apelle écharpe, ou moufle, & par ce terme de Poulie on comprend le tout enſemble, ſavoir le moufle, la poulie ou rouët, & l'eſſieu.

„Il y a diverſes ſortes de poulies, ſelon les divers uſages auxquels elles ſont „deſtinées. Les unes ſont rondes, les autres longues, Il y en a qui ont „deux, trois, & quatre rouëts les uns ſur les autres, & on les apelle „de doubles poulies. Les unes ſont frapées, les autres s'ôtent & ſe remet„ten. La plupart ſont frapées par-deſſus, ou par-deſſous, & quelques„unes le font par ces deux endroits. Les plus petites ſont dans une étro„pe qui les ſuſpend par le moien d'une goujure, ou entaille, qu'elles ont

au

„ au côté, & où l'étrope entre. Il y en a qui ſont tenuës par des crocs, &
„ elles s'ôtent & ſe remettent. On fait les rouëts du bois le plus ſolide
„ & le plus uni, & auſſi de cuivre.
„ Quelques-uns veulent qu'on donne de large aux poulies deux fois la groſ-
„ ſeur, ou l'étenduë de la rondeur des cordes qui doivent paſſer dans les
„ poulies.

Poulie ſimple. Poulie de palan. Poulie à trois rouëts. Poulie commune.



POULIE ſimple. *Een enkelde Blok.*
C'eſt un mouſle où il y a ſeulement une poulie.
POULIE double. *Een dubbelde Blok.*
C'eſt celle où il y en a deux ſur un eſſieu, l'une à côté de l'autre.
POULIE courante. *Een loopende Blok.*
POULIES plates de bouline. *Boelijns-bloks.*
Ce ſont des poulies qui tiennent à un pendeur ſous la hune. C'eſt où ſont paſſées les balancines des grandes vergues.
POULIE de palan. *Taakel-blok.*
C'eſt un mouſle double où il y a deux poulies l'une ſur l'autre, quelquefois trois, & quelquefois juſqu'à quatre, & alors ces mouſles, ou poulies, s'apellent, *Spaans-taakels-bloks.*
POULIE de palan de bout. *Trijs-blok.*
POULIE de ſabord. *Poort-touws-blok.*
POULIE de grande driſſe. *Het groote kardeel-blok.*
C'eſt un mouſle fort long qui ſert à hiſſer & à amener la grande vergue. C'eſt où la grande étague eſt paſſée. Il y a dans ce mouſle trois poulies ſur le même eſſieu ſur quoi paſſe la grande driſſe, dont l'uſage eſt de hiſſer & d'amener la grande vergue.
POULIE de driſſe de miſéne. *Het fokke-kardeel-blok.*
C'eſt celle qui avec l'étague ſert à hiſſer & à amener la vergue de miſéne.
POULIE de driſſe de ſivadiére. *Blinde-val-blok.*

POULIE d'étague du grand hunier. *Karviel, Karvil-blok.*

C'eſt une poulie qui eſt double, ou ſimple. Elle tient au bout de l'étague de hune. La fauſſe-étague y eſt paſſée, & elle ſert à hiſſer & à amener la vergue de grand hunier.

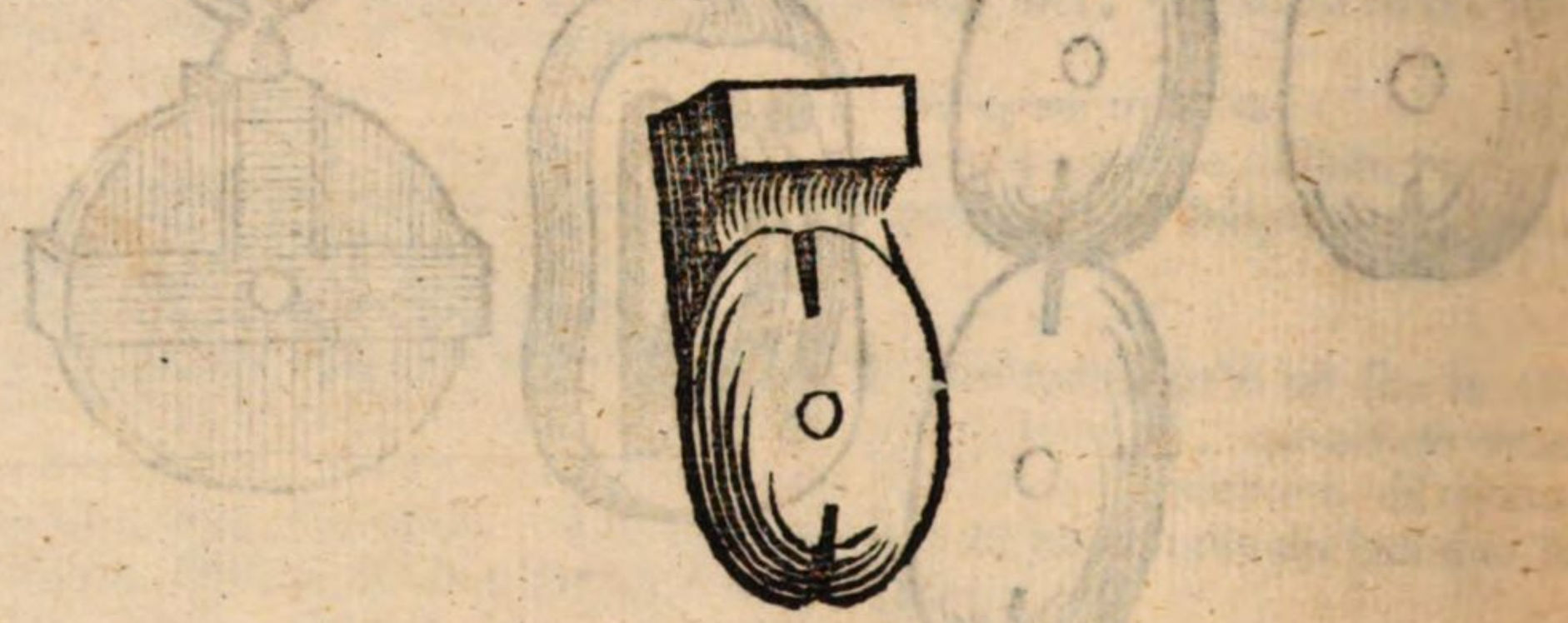
POULIE de guindereſſe. *Steng-winder-blok.*

C'eſt une groſſe poulie qui a ſa mouſle entourée d'un lien de fer, au bout duquel eſt un croc dont l'uſage eſt de hiſſer & d'amener les mâts de hune.

POULIE de pendeur. *Hangers-blok, Hanger.*

POULIE coupée, ou à dents. *Kinnebaks-blok, Katte-blok.*

C'eſt une poulie qui a ſa mouſle échancrée d'un côté, pour y paſſer la bouline quand il eſt beſoin de la haler.



POULIE de retour. *Een enkelde Blok tegen en dubbelde.*

C'eſt une poulie qui eſt opoſée à une autre poulie qu'on emploie au même uſage.

POULIES de retour d'écoutes de hunes. *Mars-ſchoot-bloks onder de raa, Hangers.*

Ce ſont de groſſes poulies qui tiennent par une erſe ſous les vergues, près des hunes, par où ſont paſſées les écoutes des hunes.

POULIE étropée. *Een geſtropte Blok.*

C'eſt une poulie qui a une étrope, autrement, une erſe.

POULIE détropée. *Een kaal blok.*

C'eſt une poulie qui eſt ſortie de l'étrope.

POULIE d'écoute de miſéne, & d'écoute de ſivadiére. *Fokke-ſchoot-blok, Onder-blindt-ſchoot-blok.*

Ce ſont des poulies qui ſont à l'avant des grands haubans, dont le côté du vaiſſeau ſert de mouſle.

POULIES d'écoutes de hune. *Mars-ſchoot-bloks op de nok.*

Ce ſont celles qui ſont au bout des grandes vergues, où ſont paſſées les écoutes des hunes & les balancines.

POULIES de caliornes. *Gein-bloks, Fijn-bloks, met twee en drie ſchijven.*

Ce ſont des poulies à trois rouëts ſur un même eſſieu.

POULIE de capon. *Taalie-blok tot 't anker.*

POULIE de bloc. *Nok-gording-blok.*

C'eſt la poulie qui ſert à la cargue-bouline.

POULIES de tant de pouces, par éxemple, de ſix pouces. *Een Blok van ſoo veel duimen, van ſes duimen.*

C'eſt-

POULIEUR, Faiſeur de Poulies. *Blok-maaker.*

POUPE. *'t Agter-ſchip.*

C'eſt l'arriére du vaiſſeau, apellé Queuë par quelques-uns; à-cauſe que le gouvernail qu'on y atache fait le même éfet aux navires que la queuë fait aux poiſſons. Le pourtour de la poupe eſt orné de balcons, de galeries, de baluſtres, de pilaſtres & autres ornemens, avec les armes du Prince; le tout richement doré, ou peint. Voiez, Arriére, & les figures qui y ſont.

POUPE quarrée. Vaiſſeau à Poupe quarrée. *Een Spiegel-ſchip.*

Ce ſont les vaiſſeaux qui ont l'arcaſſe conſtruite ſelon la largeur & la ſtructure des grands vaiſſeaux de guerre. Le Roi de France ordonna en 1673. qu'à l'avenir, la poupe de ſes vaiſſeaux ſera ronde au-deſſous de la liſſe de hourdi, & non quarrée comme il avoit été pratiqué juſques alors. On apelle les grands navires de guerre, Vaiſſeaux à poupe quarrée, par opoſition aux flûtes & autres bâtimens qui n'ont point d'arcaſſe, & qui ont des feſſes rondes à l'arriére, de-même que le ſont les joüës à l'avant. Quelques-uns diſent auſſi Cul quarré.

VOIR par Poupe. *Agter om ſien,*

C'eſt voir les choſes derriére ſoi. On dit, Nous vîmes leur flote par poupe, c'eſt-à-dire que de notre poupe nous la vîmes ſur notre ſillage, ou derriére nous. En faiſant route ils virent cette iſle par poupe.

MOUILLER en Poupe, ou à Poupe. *Agter vertuijen.*

C'eſt-à-dire, Jetter une ancre par l'arriére du vaiſſeau. On fait ainſi pour moüiller en croupiére. Nous moüillâmes à poupe, ou nous moüillames en croupiére. Voiez, Croupiére, & Moüiller.

VENT en Poupe. *Voor-windt.*

METTRE vent en Poupe. *Voor de windt om wenden.*

C'eſt tourner le derriére du vaiſſeau contre le vent.

AVOIR vent en Poupe. *Voor de windt zeilen, loopen.*

C'eſt Faire vent arriére, & porter à doiture également entre deux écoutes.

POUSSER. *Brengen.*

Pouſſer & Porter ſe diſent du vent. Nous fîmes route par la baie avec la briſe d'Eſt qui nous pouſſa.

POUSSER. Voiez, Barre de gouvernail.

POUSSER un bateau avec le croc, ou avec la gaffe. *Voortduwen.*

POUSSE barre. *Zet borſt aan.*

C'eſt un commandement que l'on fait à ceux qui virent au cabeſtan, pour obliger à travailler plus fortement.

POUSSE-PIE'. Sorte de bateau. Voiez, Accon.

P R.

PRAME, Pont, Schouë. *Praam, Pont, Schouw.*

C'eſt une ſorte de barque, ou bateau, pour naviguer dans les canaux.

PRATIQUE. *Vrije landinge, Praktika, Prattica.*

Ce terme ſignifie, Traite, Communication & Commerce. Nous ne pûmes jamais avoir pratique avec les habitans de cette iſle, quoi-que nous euſſions mis pavillon blanc en ſigne de paix, & que nous euſſions fait toutes ſortes de ſignaux pour leur marquer que nous voulions traiter avec eux de bonne foi; à quoi ils ne répondirent qu'à coups de mouſquet. On ne doit pas celer ſi l'on a eu des pratiques en des lieux infectez de mal contagieux.

PRATIQUE. Avoir Pratique, Obtenir Pratique. *Vrije landinge of practika bekomen.*

C'eſt avoir la liberté d'entrer dans une ville après avoir fait la quarantaine.

ACORDER Pratique. *Vrije landing vergunnen, Toelaaten aan landt te komen.*

E'TRE PRATIQUE d'un lieu. *Bevaaren hebben.*

On dit qu'un Pilote eſt Pratique d'un lieu, pour dire que pluſieurs voiages qu'il y a faits lui en ont donné la connoiſſance.

PRATIQUER. Nos Pilotes ont ſouvent Pratiqué ce port. *Onſe ſtuurluiden hebben die haaven dikwils bevaaren.*

PRATIQUER les manœuvres. Voiez, Manœuvrer.

PRE'CEINTE. Voiez, Ceinte.

LA PRE'CEINTE n'eſt point coupée. *Het barghout is niet deurgeſaagt in de poorten te maaken.*

Cela ſe dit lors-que le gabarit d'un vaiſſeau eſt de maniére qu'aucun ſabord n'a été coupé dans la préceinte.

PRELART, Prelat. *Preeſening, Dek-kleedt van preeſening.*

C'eſt une groſſe toile goudronnée qu'on met ſur les endroits ouverts d'un vaiſſeau, tels que ſont les caillebotis, les fronteaux, les panneaux & les eſcaliers.

PRENDRE vent devant. *Overſtaag vallen.*

C'eſt-à-dire que le vent ſe jette ſur les voiles d'un vaiſſeau ſans qu'on le veüille.

NOUS PRENONS vent devant. *De windt komt op 't zeil vallen, of komt van vooren; Wy leggen overſtaag.*

PRENDRE un ris. *Een reef inbinden.*

C'eſt racourcir la voile à une hauteur déterminée.

PRENDRE une boſſe. *Stoppen.*

C'eſt-à-dire, atacher la boſſe, ou l'amarrer.

PRENDRE les amures de quelque bord. *De halſen aan ſtuur-boord of bak-boord toeſetten.*

C'eſt-à-dire, Amurer de ce bord-là.

PRENDRE chaſſe. Voiez, Chaſſe.

PRENDRE chaſſe & échaper. *Ontvlieden.*

PRENDRE hauteur. *Hoogte neemen.* Prendre hauteur par-devant. *Na de zon toe ſchieten.* Prendre hauteur par-derriére. *Peilen van de zon af, Van de zon af-ſchieten.* Voiez, Hauteur.

PRENDRE terre. Voiez, Terre.

PRENEUR. Vaiſſeau Preneur. *De Neemer.*

C'eſt celui qui a fait une priſe.

PRE'S du vent. Voiez, Vent.

PRE'S & Plein. *Digt en vol, Stuur vol en by.*

C'eſt un commandement que l'on fait au Pilote, ou au Timonier, d'aller au plus près du vent, mais enſorte que les voiles ſoient toujours pleines.

PRESENTER au vent. Voiez, Navire.

NOUS allons où nous Préſentons. *Dat wy zeilen, dat houden wy.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui va où il a le cap, ſans aucune dérive.

PRE'SENTER la grande bouline. *De groote boelijn in de katteblok leggen.*

C'eſt paſſer la bouline dans la poulie coupée pour être halée.

PRE'SENTER le cap à la lame. *In de zee opzeilen, Regt zees zijn.*

PRE'SENTER un bordage, Préſenter un membre. *Een boei-plank heffen, of opheffen; Een huidt-plank aanbrengen.*

C'eſt poſer ce bordage, ou ce membre, au lieu où il doit être, pour ſavoir s'il ſera juſte.

PRESSER. *Preſſen, Preſten, Perſſen.*

C'eſt contraindre les mariniers à ſervir ſur les navires de guerre. Les Commiſſaires qui preſſent s'apellent *Pres-meeſters*. Cette façon de parler eſt Angloiſe. On dit en France Fermer les ports, & quelques-uns diſent, Mettre un embargo.

PRESSER. *Perſſen.*

C'eſt arrimer des laines & autres telles marchandiſes avec des preſſes. Quelques Hollandois les arriment avec de groſſes pierres, ou de groſſes piéces de bois, qu'ils roulent deſſus, ou qui ſont atachées à un palan qui tient à une groſſe boucle qui eſt ſur le pont, & qui enlève la pierre, ou le billot, & le laiſſe tomber de haut en bas, à-peu-près comme fait la ſonnette ſur les pilotis, & cela s'apelle *Traaven*, ou *Duivel-jaagen*, & les bois qu'on roule s'apellent *Scheer-houten*.

PRETER, ou Preſter le côté. *Zij-bieden.*

Ce vaiſſeau peut Prêter le côté à un autre, c'eſt-à-dire qu'il eſt aſſez fort pour le combattre.

PRE'VOT Général de la marine. *Provooſt Generaal, De Geweldige.*

C'eſt un Oficier établi pour inſtruire les procès des gens de mer qui ont commis quelque crime. Par l'Ordonnance de 1674. il a entrée au Conſeil de guerre, ainſi que ſes Lieutenans, & ils y font le raport de leurs procédures debout & découverts, ſans avoir voix délibérative. Tout ſoldat deſerteur qui tirera l'épée, ou autre arme offenſive, contre le Prévôt & les Archers de la marine, ſera puni de mort.

„Le Prévôt de chaque Collége ſe doit préſenter à la Chambre toutes les „fois que le Conſeil s'aſſemble : il doit avoir l'œil ſur le comportement „des matelots qui ſont devant la Chambre, à ce qu'ils ne commettent au„cunes inſolences. Il doit être préſent aux revuës, & prendre connoiſ„ſance du nombre des matelots qui ſont engagez, afin de les faire venir à „bord en tems & lieu, & de faire recherche de ceux qui ne s'y ſeront pas „rendus, auquel éfet on fait une derniére revuë lors-que les vaiſſeaux „mettent à la voile. Et s'il peut ſe ſaiſir des coupables, il les repréſente „au Conſeil. Il a ſes Huiſſiers, ou Archers, qui obéïſſent à ſes ordres.

PRE'VOT Marinier. *De Provooſt.*

C'eſt un homme de l'équipage qui a les priſonniers en ſa garde, & qui eſt chargé du ſoin de faire nétoïer le vaiſſeau, & de châtier les mal-faiteurs. Tous les matins le Munitionaire lui fait donner un verre de vin pur. On l'apelle auſſi Prévôt de l'équipage. Etre battu au cabeſtan de tant de de coups de corde par le Prévôt de l'équipage. La priſon du vaiſſeau eſt à l'avant des cuiſines. Le mot de Prévôt eſt pris ici pour celui qui punit; c'eſt d'ordinaire le plus méchant des matelots.

PRIME d'Aſſurance. *Premie van verſeekering, of aſſurantie; Aſſurantie-geldt, Verſeeker-loon.*

C'eſt la ſomme qu'un Marchand, qui veut aſſurer ſa marchandiſe, paie à

l'Aſſureur pour le prix de l'Aſſurance. On l'apelle Prime à-cauſe qu'elle ſe paie par avance.

„Selon le Réglement de 1620. toutes les primes, à quelque ſomme qu'el-„les puiſſent monter, ſe paient comptant en paſſant l'Acte, ou Police, „à peine de nullité de l'Acte. Bien-entendu néammoins que dans les aſſu-„rances qui ſe font pour tout un voiage, c'eſt-à-dire, pour aller & pour „revenir, la prime pour aller ſe paie comptant; mais la prime pour le retour „ne ſe paie que lors-que les vaiſſeaux ſont revenus.

PRIS de calme. Voiez, Calme.

NOUS fûmes Pris d'une briſe. *Wy kreegen een zee-windt.*

PRISE. *Prijs.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui a été pris ſur l'ennemi. On dit, Pendant notre courſe, qui dura trois mois, nous fîmes quatre priſes; c'eſt-à-dire, que nous prîmes quatre vaiſſeaux.

„Les Priſes ſeront conduites dans quelqu'une de villes, ou ports, d'où „les vaiſſeaux qui auront fait les priſes ſeront partis pour aller faire le „cours, à-moins qu'ils n'en fuſſent empêchez par le gros tems, & par un „vent tout-à-fait contraire.

FAIRE une Priſe. *Een ſchip inneemen, Een prijs opbrengen.*

NAVIRE adjugé ou déclaré de bonne Priſe. *Een ſchip voor buit verklaart.*

C'eſt-à-dire que la Juſtice a déclaré un tel vaiſſeau de bonne priſe. Il faut voir auparavant ſi la priſe ſera déclarée bonne. Voiez, l'Ordonnance de 1681. Liv. 3. Tit. 9.

„Les deniers qui proviendront des priſes faites par des navires de guerre „armez par des Particuliers à leurs frais, en vertu de commiſſion, ſeront „diſtribuez, ſavoir le cinquiéme denier pour le droit de l'Etat; & ſur le „reſtant on levera le dixiéme denier pour le droit de l'Amiral. Enſuite „la ſomme qui reſtera ſera partagée entre les Armateurs du vaiſſeau, ou „des vaiſſeaux, les Capitaines, les autres Oficiers & les matelots, ſuivant „la charte-partie qui aura été faite entre eux.

„A l'égard des priſes faites par les navires de guerre de l'Etat, & de leur „provenu net, on en levera les cinq ſixiémes parties pour les droits de l'Etat, „& ſur le reſtant on prendra le dixiéme denier pour l'Amiral, & la ſom-„me qui reſtera enſuite ſera diſtribuée par forme de don gratuit aux Ca-„pitaines, Oficiers & matelots, qui auront fait & amené les priſes, à-moins-„que par des conſidérations particuliéres, & en certains cas, il n'en fût au-„trement ordonné.

„Si les vaiſſeaux des Provinces Unies, qui ont été pris par les ennemis, „viennent à être repris & délivrez, après avoir été deux fois vingt-quatre „heures au pouvoir des ennemis, ils ſont tenus de paier un tiers de leur „valeur; s'ils n'y ont été que vingt-quatre heures, ils paient une cinquiê-„me partie; & s'ils y ont été moins ils en paient une huitiéme.

VAISSEAU de bonne Priſe. *Een ſchip voor buit, of als prijs genomen.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau que l'on peut arrêter comme ennemi, ou portant des marchandiſes de contre-bande à l'ennemi.

ETRE de bonne priſe. *Van goeden prijſe weeſen.*

PROBLEMES Nautiques. *Zee-werk-ſtukken.*

Ce ſont certains principaux problêmes de la navigation, qui ſe réſolvent prom-

promtement & facilement par le moien des tables loxodromiques.

PROFIT avantureux. *Winſt van bodemerije.*

C'eſt l'interêt de l'argent que l'on prête ſur un vaiſſeau marchand, ſoit pour un voiage, ſoit pour chaque mois qu'il eſt en mer, moïennant quoi le prêteur court les riſques de la mer & de la guerre. Voiez, Bomerie, & Groſſe avantture.

PROFONTIE'. Navire Profontié. *Een diep-gaande ſchip.*

C'eſt un navire qui tire beaucoup d'eau, ou à qui il en faut beaucoup pour le faire floter.

PROLONGER un navire. *Zy aan zy leggen. Breedt leggen.*

C'eſt ſe mettre flanc à flanc, & vergue à vergue.

PROLONGER la ſivadiére. Voiez, Vergue.

PROMONTOIRE. *Kaap, Hoofdt.*

C'eſt un cap, une pointe de terre qui s'avance dans la mer.

PROUE. *Boeg, Voor-ſchip, Borſt van 't ſchip.*

C'eſt l'avant du vaiſſeau, c'eſt-à-dire, la partie du vaiſſeau qui eſt ſoutenuë par l'étrave, & qui s'avance la premiére en mer. Les Anciens mettoient des becs d'oiſeaux à la prouë de leurs navires, ce qui les a fait apeller en Latin *Roſtra.* Voiez, Avant.

VOIR par Prouë. *Voor uit ſien.*

C'eſt-à-dire, devant ſoi.

DONNER la Prouë. *De koers aangeven.*

C'eſt preſcrire la route que les galéres doivent tenir. On dit, Le Chef d'eſcadre fit venir les galéres à ſon bord, pour leur donner la prouë qu'elles tiendroient. Lors-qu'on parle des vaiſſeaux on dit, Donner la route.

VENT par Prouë, Vent devant. *De windt in, Tegen-windt.*

Le vent ſe leva tout d'un coup du Nord & nous prit par prouë, c'eſt-à-dire, qu'il nous prit par-devant, étant devenu contraire.

PROVISIONS de guerre & de bouche pour un navire. *Mondt-en-oorlogs-tuig.*

P U.

PUCHOT, ou Trombe. *Hoos, Hooſe, Onweers-hoofdt.*

C'eſt un tourbillon de vent, qui ſe forme dans une nuë opaque, trop ardemment échaufée par les raïons du Soleil. On voit ſortir de cette nuë comme une trompe, compoſée de la matiére de la même nuë, dans laquelle ce tourbillon eſt enfermé. Cette trompe deſcend en tournoïant, ſans pourtant quitter la nuë, juſqu'à tremper ſon extrémité dans la mer, & elle aſpire & enlève plus gros qu'une maiſon d'eau, qu'elle porte ſi haut dans l'air, que ſi cette eau rencontroit un navire en retombant, il ſeroit en danger de périr. Les matelots craignent fort ce tourbillon, & ſi-tôt qu'ils le découvrent, ils broüillent toutes les voiles juſques-à-ce qu'il ſoit paſſé. Dans ces occaſions la piété des matelots Catoliques leur fait dire l'Evangile de S. Jean, pour diſſiper le puchot; & pour les matelots Proteſtans ils croient qu'il ſuffit de ſerrer les voiles. Ce puchot eſt ordinairement ſuivi de grandes pluïes. On peut bien connoître que cet article a été emprunté d'un Auteur Catolique, qui comme tous les autres Catoliques ne voudroit pas acorder la moindre ombre de piété aux Proteſtans: mais l'expérience fait aſſez connoître que ceux-ci ſavent un peu

mieux les Evangiles, & qu'ils les ont mieux lus que les Catoliques, & on les lit ordinairement ſur leurs vaiſſeaux. Je ne ſai ſi les Catoliques ozeroient ſe vanter qu'on les lit auſſi ſur les leurs. Voiez, Pompe de mer, & Dragon. Puchot eſt un terme de matelot, c'eſt-à-dire, un terme bas.

PUISER par les ſabords, ou par les dalots. *Waater ſcheppen, Waater vangen.*

C'eſt-quand l'eau entre dans un vaiſſeau qui cargue.

PUISER l'eau du fond de cale avec des ſeilleaux. *Baalien, Vitbaalien.*

PUISER par le haut, ou par le bord. *Waater van ter zijden opneemen.*

C'eſt quand le vaiſſeau cargue ſi fort que l'eau y entre par le côté.

PUITS. *Pomp-put, Zoode om de pomp.*

C'eſt un eſpace fait exprès à fond de cale, pour puïſer l'eau qui entreroit dans le vaiſſeau avec abondance, & qu'on ne pourroit vuider avec les pompes. Voiez, Archipompe.

PUITS. *Kolk.*

C'eſt une grande profondeur qui ſe trouve à la mer dans un fond uni.

PULVERIN, *Dun buſkruit, of polver.*

C'eſt une petite poudre dont on ſe ſert pour amorcer les armes-à-feu.

PURGER, Purgé. *Suiveren, Geſuivert.*

On dit; Dehors & ponts purgez par la racle de tout ancien goldron.

Q U.

QUAI. *Kaai, Kaa.*

C'eſt une conſtruction de pierre qu'on fait le long des bords d'une riviére, ou d'une autre eau, pour la conſerver dans ſon lit, & empêcher qu'elle n'inonde le terrein. On étend la ſignification de ce mot aux moles, & aux digues. C'eſt auſſi un eſpace réſervé ſur le rivage d'un port, pour ſervir à la charge & décharge des marchandiſes.

AMARRE à Quai. Rangé à Quai. *Aan de kaai gemeert, Aan landt vaſt gemaakt. Leggende aan de kaai.*

MAITRE de Quai. *Kaai-meeſter.* Voiez, Maître.

QUAÏAGE. *Kaai-geldt.*

C'eſt un droit que les Marchands ſont obligez de paier pour pouvoir ſe ſervir du quai, & y décharger leurs marchandiſes.

QUAICHE, Queſche, ou Caiche. *Kits.*

C'eſt un petit bâtiment qui a un pont, qui porte une corne, qui eſt mâté en fourche comme le yacht, ou le heu. Nous découvrimes un bâtiment qui étoit une quaiche Portugaiſe.

QUARANTAINE. Faire Quarantaine. *Proef-dagen, Quarantaine. Quarantine houden.*

C'eſt demeurer quarante jours, ou tel autre nombre de jours, dans un lazaret, ou dans un autre lieu marqué. Cela ſe fait pour laiſſer paſſer le mauvais air aux gens qui viennent des lieux ſoupçonnez de mauvais air.

QUARANTENIER, ou Quarantaine. *Een Lijn, Een Lijntje.*

C'eſt une ſorte de petite corde qui eſt de la groſſeur du petit doigt. On s'en ſert pour racommoder les autres cordes.

QUART de rond. *Een Rondtje, Een Rondt aan de kant van een hout.*

C'eſt un ornement de charpenterie & de menuiſerie, qui fait la quatriême partie d'un cercle.

QUARDERONNER. *De hoecken van een vierkantig ſtuk houts met een rondje maaken.*

C'eſt

C'eſt rabatre les arrêtes d'un barrot, ou d'une porte, en pouſſant deſſus un quart de rond. Ainſi, Barrot Quarderonné ſe dit de celui ſur les arrêtes duquel on a pouſſé un quart de rond ; ce qui ſe fait pour l'ornement aux barrots de la chambre du Capitaine & des dunettes.

QUARRE de réduction. Voiez, Quartier de réduction.

QUARRER un barrot. *Een balk vierkant maaken.*

QUART de rond, Saloire, Tamiſaille. *Lui-waagen.*

C'eſt une piéce de bois en forme d'arc qui eſt dans la ſainte-barbe, & ſur laquelle eſt poſé un taquet lié à la barre du gouvernail pour la ſoutenir. Voiez, Traverſe.

QUART, Gardes, Le Quart. *Quartier, Wagt.*

C'eſt l'eſpace du tems qu'une partie des gens l'équipage d'un vaiſſeau veille pour faire le ſervice tandis-que le reſte dort. Chaque nation a ſon quart de différente durée, & même parmi les vaiſſeaux d'une même nation le quart eſt inégal : toutefois il eſt toujours meſuré & déterminé par horloges, chaque horloge étant fixé à une demi-heure. En France dans les vaiſſeaux du Roi le quart eſt ſouvent de huit horloges. Dans les autres vaiſſeaux il eſt tantôt de ſix, tantôt de ſept, & quelquefois de huit. A chaque fois qu'on commence & qu'on lève le quart on ſonne la cloche pour en avertir l'équipage. On dit, Ce matelot n'a pas fait le quart. Ce Timonier a fait lever le quart un horloge plutôt qu'il ne faloit. En Angleterre le quart eſt de quatre heures, & en Turquïe de cinq. Voiez, Horloge.

QUART. Les gens du Quatt. *Quartier, Quartier-volk.*

Le Capitaine, ou Commandant d'un navire, doit faire la diviſion de ſes Quarts, & en faire écrire la diſpoſition dans un tableau qu'on atache à la porte de ſa chambre, ou au mât d'artimon.

LE premier Quart, ou Quart de tribord. *Eerſte wagt, Nagt-wagt, Hoofdt-wagt.*

C'eſt celui qui eſt pris le premier, c'eſt-à-dire, immédiatement après l'aube, ou à l'entrée de la nuit. Ce premier quart eſt auſſi apellé Quart de tribord, & eſt fait par les Oficiers ſubalternes en pié, ou par les plus anciens d'entre les ſubalternes.

LE ſecond Quart, ou Quart de babord. *Hondt-wagt.*

Ce Quart eſt pris auſſi-tôt que le premier quart eſt fini, ce qui arive ordinairement à minuit. Celui-ci ſe fait preſque toujours par les Oficiers ſubalternes qui ſont en ſecond, our par les moins anciens Oficiers d'entre les ſubalternes.

QUART du jour. *De laatſte nagt-wagt, Morgen-wagt.*

C'eſt celui qui eſt pris à la fin du ſecond quart, & qui amène le jour, c'eſt-à-dire que le jour paroît avant-que ce quart ſoit fini.

PRENDRE le Quart. *Op de wagt gaan.*

C'eſt entrer de garde avec une partie de l'équipage.

ETRE de Quart, Faire ſon Quart. *De wagt hebben, Sijn quartier waaken.*

APELLER au quart. *Porren.*

AU QUART, Au Quart. *Quart, Quart.*

C'eſt la maniére d'apeller ceux dont le tour vient de faire le quart.

FAIRE bon Quart. *Sijn wagt behoorlijk waarneemen, Goede wagt houden.*

FAIRE bon Quart ſur la hune. *Van de mars uitkijken.*

C'eſt

C'eſt-à-dire, Faire bonne ſentinelle pour découvrir les roches & les corſaires.

BON QUART. *Goede wagt.*

C'eſt un commandement, ou un avertiſſement, que l'on fait à l'équipage de faire bonne garde à toutes choſes.

CHANGER le Quart, le relever. *Het Quartier volks afloſſen, De wagt verwiſſelen, De wagt afſlaan.*

QUART de vent, Quart de rumb. *Een ſtreek-windts.*

C'eſt un air de vent, ou pointe de compas, compriſe entre un vent principal qui eſt rumb entier, & un demi-vent, ou demi-rumb, qui ſuit ou précéde un vent principal. Par éxemple; Le Nord eſt un rumb entier, ou vent principal, le Nord-nord-eſt eſt un demi rumb, & le Nord-quart-au-nord-eſt, compris entre ces deux, eſt un quart de rumb. Le quart de vent, ou quart de rumb, ſe prend auſſi en général pour l'air de vent ſéparé d'un autre air par un arc d'onze degrès quinze minutes. De cette facon on prend quelquefois un vent principal pour un quart de rumb. Par éxemple; Si la route eſt au Sud-eſt-quart-au-ſud, & que les courans portent au Sud, on dira que les courans ont fait abatre le vaiſſeau d'un quart de rumb, & ce quart de rumb tombera ſur le Sud. Il y a des Pilotes qui déterminent d'une autre ſorte les quarts de vent, & qui font une autre diviſion de la bouſſole.

QUART de Nonante. *Een Quadrant met viſieren.*

C'eſt un inſtrument de geometrie', apellé ainſi à-cauſe qu'il conſiſte ſeulement en un quart de cercle diviſé en quatre-vingts-dix degrès, & garni de ſon alhidade & de ſes pinnules. On s'en ſert à prendre les angles & les élévations, tant ſur terre que ſur mer. La figure ſe voit ici dans la planche qui eſt auprès du mot Arbalête.

QUARTIER-MAITRE. *Quartier-meeſter.*

C'eſt un Oficier marinier qui eſt comme l'Aide du Maître & du Contremaître. Il a le ſoin de faire monter les gens au quart, de faire prendre & larguer les ris des voiles: il a l'œil ſur le ſervice des pompes, & en général il fait agir les matelots, & a ſoin de la propreté du vaiſſeau. Quelques-uns, ſur-tout parmi les Hollandois, donnent le nom d'Eſquiman au Quartier-maître.

QUARTIER de réduction, Quartier d'or, Quartier de proportion, Quarré de réduction. *Quadrant van reductie.*

C'eſt un inſtrument qui ſert à réduire les degrès d'Eſt & d'Oüeſt en degrès de longitude, à réſoudre promtement les triangles rectangles, & à inſtruire du calcul des routes.

VENT de Quartier, ou, Vent largue. *Breedt-windt Ruim-windt.*

Cela ſe dit de tous les airs de vent qui ſont compris entre le vent de bouline & le demi-rumb qui aproche le plus du vent arriére. Voiez Largue.

QLIN, Quein. Voiez, Eſquain.

QUEIN. Les Aques ſont des bâtimens bordez à Quein. *De Aaken zijn met zoomwerk opgeboeit.*

QUERAT. *De hnidt van de kiel af tot aan het onderſte barghout.*

C'eſt la partie du bordage compriſe depuis la quille juſques à la plus proche des perceintes.

QUE-

QUESTE, Quête. *Over-helling.*

C'eſt proprement une ligne inclinée ſur une autre.

QUESTE. *Het vallen, Het hellen, Het uitſchieten van de ſtevens.*

C'eſt la ſaillie & l'élancement que l'étrave & l'etambord font aux extrémités de la quille. Ainſi la quête eſt proprement la ligne que l'on conçoit être tirée en prolongeant chaque extrémité de la quille juſqu'au concours de deux autres lignes qui ſeroient tirées à plomb, une de l'étambord, & l'autre de l'étrave. Mais l'étrave a toujours plus de quête, ou de ſaillie, que l'étambord; car on ne donne de quête à l'étambord qu'environ la vingtiême partie de la quille, mais on en donne environ la cinquiême partie à l'étrave.

QUEUE. La Queüe d'une armée navale. *De Agter-hoede.*

C'eſt l'arriére-garde.

SUIVRE en Queuë la premiére diviſion de l'armée. *Kort agter het eerſt ſmaldeel komen, of volgen; Op den voet volgen.*

LES vaiſſeaux qui font la Queüe d'une flote. *De agterſte, of agterlijkſte ſchepen.*

QUEUE de rat, Manœuvre en Queuë de rat. *Een touw met een katte-ſtaart.*

C'eſt une manœuvre telle que le couët, qui va en amenuïſant par le bout.

QUEUE d'aronde. *Swaluw-ſtaart.*

C'eſt un terme de charpenterie qui ſe dit du plus fort des aſſemblages, ſavoir, quand on fourre une piéce de bois dans une autre par-deſſus, ou à-côté, en-ſorte qu'y étant emboîtée elle n'en puiſſe plus ſortir, parceque l'entrée eſt plus étroite que le fond, ainſi qu'il ſe voit en la figure de la queuë d'une hirondelle. On dit, Piéces de bois aſſemblées à queuë d'aronde; *Stukken houts in malkanderen met Swaluw-ſtaarten gevoegdt.* L'ouvrage ainſi aſſemblé s'apelle, *Schaak-werk.* Voiez, Aſſemblage.

QUILBOQUET. *Een gat-houtje.*

C'eſt un petit outil de Menuïſier.

QUILLE. *Kiel.*

C'eſt un longue piéce de charpente, ou l'aſſemblage de pluſieurs piéces miſes bout-à-bout dans la plus baſſe partie du vaiſſeau, depuis la prouë juſqu'à la poupe, pour ſoutenir tout le corps du bâtiment & déterminer la longueur du fond de cale. Notre vaiſſeau a cent quatre piés de quille portant ſur terre.

„Un Charpentier doit bien prendre garde à tout le bois qu'il met en œuvre, „mais ſur-tout il doit choiſir le meilleur pour faire la quille.

„Les Quilles courtes ſont d'une ſeule piéce. Il y en a de plus longues „qui ſont de deux piéces. Les plus longues ſont de trois piéces. Il y en a „même de quatre piéces.

„On tient que les Quilles de trois piéces ſont plus fortes que celles de deux „piéces, parce-que dans les premiéres les écarts ſont vers l'avant & vers „l'arriére; & au milieu, où la quille eſt le plus chargée, à-cauſe du grand „mât, il n'y a point d'écart qui l'afoibliſſe. On poſe la quille ſur des tins „lors-qu'on veut commencer la conſtruction d'un vaiſſeau.

„Le deſſous de la Quille doit être fort uni, afin-qu'il n'y ait rien qui ar„rête, lors-qu'on lance le navire à l'eau.

„Les chantiers doivent être un peu plus hauts à l'arriére qu'à l'avant, afin-
„que le vaiſſeau ſe lance plus aiſément à l'eau.
„La Quille & l'étambord ſont joints enſemble & entretenus par de groſſes
„chevilles de bois.
„Comme la Quille enfonce plus avant dans l'eau que le reſte du bâtiment,
„c'eſt elle qui coupe l'eau, & qui empêche le vaiſſeau de dériver. Quel-
„ques-uns la font un peu élevée, ou lui donnent de la rondeur dans ſon
„milieu, prétendant que comme c'eſt le milieu qui porte le plus grand faix,
„il ne manque jamais de s'arquer un peu, & que par ce moien la quille ſe
„retrouve droite; au-lieu-que ſi on la fait droite dès le commencement, elle
„s'arque en-dehors, ce qui peut cauſer divers inconvéniens.
„Mais la plupart des autres ſont d'avis qu'il faut toujours faire la quille
„droite, ſoutenant que les inconvéniens qui en peuvent ariver, au cas
„qu'elle s'arque, ne ſont point à comparer aux avantages qu'on tire de la faire
„droite dès l'abord, quoi-que dans la ſuite elle vienne à s'arquer en-dehors.
„Quand la Quille eſt arquée le vaiſſeau en dérive davantage, & ne ſille pas
„ſi-bien.
„La Quille doit avoir d'épaiſſeur un quart plus que l'épaiſſeur de l'étrave,
„priſe en-dedans, & de largeur ſous le premier gabarit une fois & demie la
„largeur de l'étrave; mais aux deux bouts elle doit être égale à l'étrave &
„à l'étambord. Ainſi il n'y a rien de fixe ſur la largeur que doivent avoir
„les bouts des quilles, parce-que cela dépend ſouvent de ce que le bois
„donne, auſſi-bien que de l'épaiſſeur de l'étrave, & parce-que les deux
„bouts vont toujours en diminuant tant en hauteur qu'en largeur.
„Les Charpentiers qui ont donné les proportions d'un vaiſſeau de 134. piés
„de long, ont marqué 104. piés de long pour ſa quille, deux piés de large,
„& ſeize pouces d'épais.
„Selon le ſentiment de la plupart des Maîtres Charpentiers la Quille d'un
„vaiſſeau de 180. piés de long doit avoir 2. piés & demi de large au milieu;
„& par proportion la Quille d'un vaiſſeau.

Piés,		Pouces			Pouces.
de 170 piés.		2	4	de 120 piés.	18
165		2	2 1/2	115	17 1/2
160			24	110	16 1/2
155			23 1/2	105	16
150	doit avoir		22 1/2	100	15
145	de largeur	2		95	14 1/2
140			21	90	13 1/2
135			21	85	12 1/2
130			19 1/2	80	12
125			19		

„Un autre Auteur Flamand dit qu'on peut établir pour règle que la lon-
„gueur de la quille doit être la longueur du vaiſſeau, à une dixiéme partie
„près; que ſa largeur, doit être d'un pouce par chaque ſept piés de lon-
„gueur qu'on donne au vaiſſeau; & qu'elle doit avoir autant d'épaiſſeur,

c'eſt-

„c'eſt-à-dire, priſe de haut en bas, que de largeur, ou un peu moins, ſe-
„lon la demande du bois. Les écarts doivent avoir cinq pouces de long
„par chaque pouce de large qu'on donne à la quille, & par chaque pié de
„longueur qu'on donne à l'écart il doit y avoir pour le moins deux chevil-
„les de fer qui le traverſent.
„On met ſous la quille d'un vaiſſeau deſtiné pour naviguer au Sud, ou à
„l'Oüeſt un bonne planche de chêne, ou de hêtre, avec du ploc entre-
„deux, pour garantir la quille des vers, & cette planche s'apelle Fauſſe-
„quille.

QUINTAL. *Hondert pondt gewigt, Een centenaer.*

C'eſt un poids de cent livres, en-ſorte que les vingt quintaux font la peſanteur du tonneau, car chaque tonneau eſt évalüé à deux mille livres peſant: mais la livre varie, quelquefois elle eſt de quinze onces, & quelquefois de ſeize.

QUINTELAGE. Voicz, Leſt.

R A.

RABANS, ou Commandes. *Seiſing, Seizingen.*

Les Rabans ſont de petites cordes faites de vieux cables. On les tient de la longueur de deux braſſes, ou plus longs s'il en eſt beſoin: ils ſont depuis ſix fils juſqu'à trente & plus encore. On s'en ſert à garnir les voiles pour les ferler, & à pluſieurs autres amarrages, & à renforcer des manœuvres. Chaque garçon de vaiſſau eſt obligé, ſous peine de châtiment, de porter toujours des rabans à ſa ceinture.

RABANS de voiles. *Ree-banden.*

Ce ſont les cordes de cette nature qui ſervent à amarrer les voiles aux vergues.

RABANS de ſabords. *Poort-touwen.*

Ce ſont ceux qui ſervent à fermer & à ouvrir les ſabords.

RABANS d'avuſte. *Plattingen.*

C'eſt du cordage fait à la main de quatre ou ſix fils de carret.

RABANS de pavillon. *Vlag-ſtropjes.*

Ce ſont ceux qui ſont paſſez dans la gaîne du pavillon, pour les amarrer au bâton du pavillon.

RABANS de points. *Beſlag-lijnen.*

Ce ſont de longues cordes & menuës qui ſervent à paſſer autour des voiles & des vergues, pour les lier enſemble.

RABANER. *Ree-banden inſteeken.*

Rabaner quelque choſe, c'eſt y paſſer des rabans.

RABANER une voile. *De zeilen aan de reën vaſt binden.*

C'eſt y paſſer des rabans afin de l'amarrer à la vergue.

RABLE. *Buikſtuk.*

Ce ſont des piéces de bois qui traverſent le fond des bateaux, & y font le même éfet que les varangues dans les bâtimens de mer. C'eſt ſur ces piéces de bois, qui ſont rangées comme des ſolives, qu'on atache les ſemelles, planches, & bordages du fond.

RABLURE. *Sponning, Sponde, Spongie.*

C'eſt une canelure, ou entaille, que le Charpentier fait le long de la quille d'un vaiſſeau, pour emboîter les premiéres planches d'embas qui en font le bor-

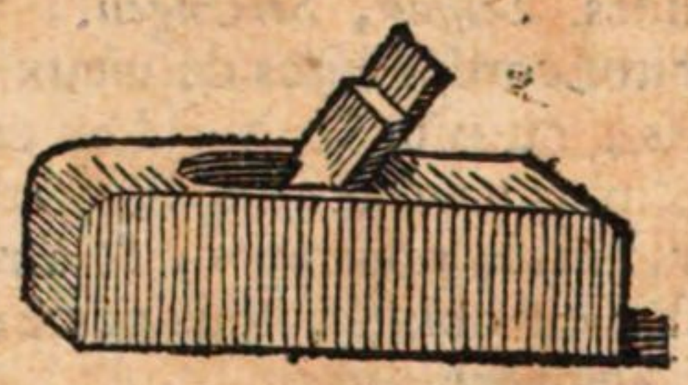
bordage extérieur, & qu'on apelle gabords. Il y a auſſi une rabluré à l'étrave & une à l'étambord, pour recevoir les bouts des bordages & des ceintes.

„La Rablure de la quille doit être en triangle. Elle ne s'étend pas juſ„ques au bout la quille en-devant comme elle fait par-derriére: elle finit à „quelques piés du bout, afin-que les gabords, qui y ſont entrez, entrent „auſſi en la quittant dans la rablure de l'étrave qui y répond. La largeur „de la rablure ſe régle par l'épaiſſeur des planches qui y doivent entrer. On „la tient à-peu-près auſſi profonde que large, ou un peu moins.

RABOT. *Schaaf.*

C'eſt un outil dont le Charpentier ſe ſert pour polir le bois. Il eſt fait d'un morceau de bois fort-poli en-deſſous, qui lui ſert de fût, au milieu duquel eſt une lumiére par où paſſe un fer, ou un ciſeau incliné & fort-tranchant, qui emporte les inégalités du bois ſur lequel on le fait couler.

RABOT rond. *Een blok-ſchaaf.*



RABOT replané. *Een blok-ſchaafje.*

Il ſert pour ragréer ſur la fin de l'ouvrage.

RABOT nommé Galére. *Een groot ruige Roffel.*

Ce ſont de gros rabots dont les Charpentiers ſe ſervent pour dreſſer & planer les poutres, ſolives, & autres groſſes piéces de bois. Voiez, Galére.

RABOTER. *Schauven, Affchaaven.*

RABOUGRI. Bois Rabougris. *Ongewaſſen hout.*

On apelle ainſi les bois qui ne profitent pas bien, qui ne ſont pas de belle venuë, qui ſont étêtez, & qui ont le tronc court & noüeux.

RACAGE. *Rak.*

On apelle Racage de petites boules de bois enfilées l'une avec l'autre, de la même ſorte que des grains de chapelet ſont enfilez. On les met autour du mât vers le milieu de la vergue, & elles accolent l'un & l'autre, afin-que le mouvement de cette vergue ſoit plus facile, & qu'on puiſſe la faire amener plus promtement. Comme l'on n'amène point la vergue de

ſivadiére elle n'a point de racages. Voiez, Mât.

RACAMBEAU. *De ring van 't val, of van 't ſloeps-zeil-val.*

C'eſt un anneau de fer fort menu, par le moien duquel la vergue d'une chaloupe à voile quarrée eſt aſſujettie au mât, & qui lui ſert de racage.

RACHE de goudron. *De dros van pik, of teer.*

C'eſt la lie-du méchant goudron.

RACINAL d'écluſe. *Onder-ſlijk-balk, Een ſwolp.*

C'eſt une piéce de bois dans laquelle la crapaudine du ſeüil d'une porte d'écluſe eſt encaſtrée.

RACINAUX. *Dwars korte balkjes leggende op de kruinen van de geheyde paalen, met fondament-planken daar op.*

Ce ſont de groſſes piéces de bois qui ſervent aux fondemens des ponts & à d'autres édifices. Lors-qu'on maçonne dans l'eau on met d'abord des pilotis, qui ſont des pieux de bois de chêne rond, ou d'aune, ou d'orme, qu'on enfonce le plus avant que l'on peut. On remplit tout le vuide avec du charbon, & par-deſſus les pieux, d'eſpace en eſpace, on met des racinaux, c'eſt-à-dire, des poutres de huit à neuf pouces, que l'on clouë ſur la tête des pieux coupez d'égale hauteur, & ſur les poutres on atache de groſſes planches de cinq pouces d'épaiſſeur, dont l'on fait la plate-forme qui eſt comme un plancher.

RACLE, Gratoir. *Schraaper, ſchrab-yſer.*

C'eſt un petit ferrement coupant, qui eſt emmanché de bois & ſert à grater les vaiſſeaux, pour les tenir propres.

RACLE double. *Schraaper, Een dubbelde ſchraaper.*

On dit, Racle double, quand il y a deux racles dos-à-dos ſur un même manche.

RACLE en triangle. *Een drie-hoekig ſchraaper.*

GRANDE RACLE *Een loet-ſchraaper, Een groote ſchraaper.*

C'eſt pour nétoïer les parties qui ſont ſous l'eau.

PETITE RACLE. *Een kleine ſchraaper.*

C'eſt pour racler les parties qui ſont hors de l'eau.

RACLER un vaiſſeau. *Schrappen.*

RACOMODER. *Herſtellen.*

On ſe ſert de ce terme pour les manœuvres, comme de celui de radouber pour le corps du vaiſſeau. Il alla moüiller au large pour ſe racomoder. Ils prirent une heure de relâche, qu'ils paſſérent à ſe racomoder.

RADE. *Ree, Reede, Stroom.*

C'eſt un eſpace de mer, & un lieu d'ancrage, à quelque diſtance de la côte, où les vaiſſeaux peuvent jetter l'ancre, & y demeurer à l'abri de certains vents, & où ils moüillent même ordinairement en atendant le vent ou la marée propre pour entrer dans le port, ou pour faire voiles. Voiez, l'Ordonnance de 1681. Liv. 4. Tit. 8.

RADE. Bonne Rade d'Eſt, Bonne Rade de Sud. *Een beſlooten reede, en beſchut voor de Ooſt-of-Suid-windt.*

C'eſt-à-dire que dans cette rade on eſt à l'abri de ces vents-là.

BONNE RADE. *Een geſonde ree.*

C'eſt un eſpace de mer où le fond eſt net de roches, où la tenuë eſt bonne, & où l'on eſt à l'abri du vent.

RADE cloſe. *Een beſlooten ree.*

RADE foraine. *Een open reede.*

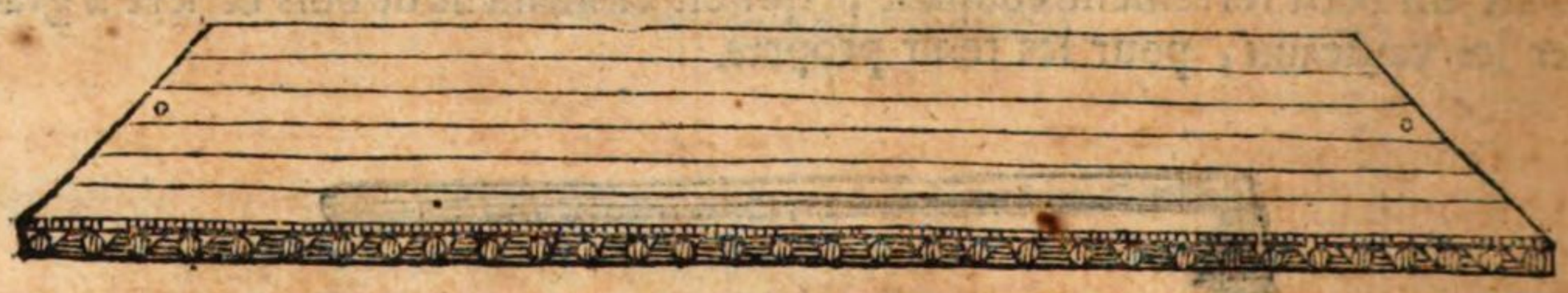
C'eſt celle où il eſt permis à tous vaiſſeaux de moüiller l'ancre ſans avoir à craindre le canon des fortereſſes du païs.

CONDUIRE un navire en Rade. *Een ſchip ter reede, of op de reede brengen.*

VIOLER les priviléges de la Rade. *De reede ontveilen.*

RADEAU. *Een Vlot.*

C'eſt un aſſemblage de pluſieurs piéces de bois jointes près-à-près, *liées* & acommodées fortement enſemble, qui ſert à voiturer des marchandiſes ſur des riviéres, où l'on ne peut naviguer avec des bateaux. Les radeaux des Indiens ſont compos ſez de cinq ſolives atachées les unes aux autres. Celle du milieu eſt la plus longue, & les quatre autres vont toujours en diminuant, afin de mieux couper l'eau. Voiez, Rat.



RADEAU. *Een Vlot.*

On donne auſſi ce nom à un train de bois que l'on fait venir à flot ſur une riviére.

RADER. *Ten anker op een reede komen.*

C'eſt un terme dont quelques-uns ſe ſervent, pour dire, Mettre à la rade.

RADIOMETRE, Bâton de Jacob. *Graad-boog.* Voiez, Bâton de Jacob & Arbalête.

RADOUB. *Het verſtellen, vertimmeren, of lappen van een ſchip.*

C'eſt le travail qu'on fait pour reparer ce qu'il y a de briſé au corps du vaiſſeau. On ſe ſert pour cela de planches, de plaques de plomb, d'étoupes, de brai, de goudron, & de tout ce qui peut arrêter les voies d'eau. On dit, Notre vaiſſeau étant très-incommodé & prêt à couler bas, alla prendre, ou alla faire ſon radoub à l'iſle de Wicht,

RADOUBER, Donner la Raboub. *Herſtellen, Repareeren, Klouwen, Lappen, Vertimmeren.*

C'eſt-à-dire, Racommoder un vaiſſeau.

RAFFALES, ou Raffals. *Val-winden, Dwarrel-winden.*

Ce ſont de certaines boufées de vent qui s'engendrent dans les lieux marécageux, peut-être des froides vapeurs qui s'élèvent du creux des valées.

Ces

Ces boufées de vent étant repouſſées par la chaleur de l'air ſe roulent deçà & delà avec impétuoſité, & ſe précipitent enfin du haut des montagnes ſur la mer, apuïant ſi rudement ſur les voiles des navires, que ſi l'on n'uſe d'une grande diligence à baiſſer les huniers & à larguer les écoutes, on eſt en danger de démâter, ou de ſombrer ſous voiles.

VENTER par Raffales. *In en uit krijten.*

RAFRAICHIR le canon. *'t Geſchut natten.*

Quand le canon a tiré on le rafraîchit en mettant du vinaigre & de l'eau dans la volée, ou en envelopant la piéce avec des toiſons de mouton, enſorte que la laine la touche. On rafraîchit encore le canon quand on en boûche la lumiére en mettant de l'eau dans la volée, la levant un peu, & abaiſſant la culaſſe.

„ Le canon doit être rafraîchi au ſeptiême coup, ou au huitiême.

RAFRAICHIR la fourrure. *De kleeding vervaaren.*

C'eſt faire que la garniture que l'on met autour d'un cable pour l'empêcher de ſe gâter change de place.

LE vent ſe Rafraîchit, ou, Le vent Fraîchit. *De windt wakkert, ſteekt op, haalt aan, neemt aan.*

C'eſt-à-dire que le vent redouble ſa force. Le vent tomba entiérement, & il n'y avoit plus de mer, mais après un calme de huit horloges il ſe rafraîchit au Nord-eſt.

RAFRAICHISSEMENT. Prendre des Rafraîchiſſemens. *Ververſſing, Vervarſſing. Vervaſſingen inneemen.*

C'eſt faire proviſion de toutes ſortes de vivres agréables & néceſſaires, comme ſont des pains frais, de la viande fraîche, des herbes, du fruit, & autres choſes. Les rafraîchiſſemens ordinaires des matelots ſont du tabac, de l'ail & de l'eau de vie.

RAGUE'. Cable Ragué, Cordage Ragué. *Een geſcheurt, of geſchooren kaabel, of touw.*

C'eſt-à-dire, un cable, un cordage gâté, écorché, ou coupé.

RAGUER. Deux cables qui ſe raguent. *Twee kaabels die vijlen.*

C'eſt quand les cables de deux ancres ſe touchent & s'écorchent en ſe frotant.

RAÏE'. Canon Raïé. *Een gerijffelt, of getrokken loop.*

C'eſt un canon de fuſil, mouſquet &c. qui a quelques canelures en-dedans, & dans lequel on enfonce une bale à force, pour le faire tirer plus droit.

RAINURE. *Voor.*

C'eſt un terme de menuïſerie qui ſignifie une ouverture ronde qui ſe fait en longueur dans l'épaiſſeur du bois, pour y faire des aſſemblages, ou y faire paſſer des couliſſes. Elles ſe font avec des rabots ronds.

RAÏON Aſtronomique. Voiez, Arbaleſtrille.

RAISON. Mettre les piéces de bois en leur Raiſon. *De ſtukken van een ſchip klaaren.*

C'eſt diſpoſer les piéces de bois qui doivent ſervir à un bâtiment, & mettre chaque morceau à ſa place, après-qu'elles ont été miſes en chantier.

RAISONNER à la patache, Raiſonner à la chaloupe. *Reden geven aan den Oficier van de petas.*

Lors-qu'un vaiſſeau veut venir moüiller dans un port, & que la patache ou la chaloupe qui ſont de garde le viennent reconnoître, il eſt obligé de leur raiſonner, c'eſt-à-dire, de leur montrer les permiſſions qu'il a de moüiller dans ce port, & de leur rendre compte de la route qu'il a faite, & de celle qu'il veut faire, afin d'ôter les défiances & avoir congé d'y entrer. Notre navire n'eut la liberté d'entrer dans le port de Livourne qu'après avoir raiſonné à la patache qui l'étoit venu reconnoître.

RALINGUES. *Lijk, Lijken.*

Ce ſont des cordes qui ſont couſuës en orlet tout-autour de chaque voile & de chaque branle, pour en renforcer les bords.

„Les Ralingue de la grande voile d'un vaiſſeau de 134. piés de long, doit „avoir 3. pouces & demi d'épaiſſeur, être de 3. torons & de 120. fils, & „avoir 32. braſſes, ſans y comprendre la bonnette. La ralingue du mât de „miſéne doit avoir 3. pouces & un quart d'épaiſſeur, 40. braſſes de lon„gueur, & être de 84. fils. La ralingue du grand hunier doit avoir 3. „pouces d'épaiſſeur, 34. braſſes de longueur, & être de 72. fils. La ra„lingue du petit hunier doit avoir 2. pouces & demi d'épaiſſeur, 28. braſ„ſes de longueur, & être de 52. fils. La ralingue du perroquet de beau„pré doit avoir 18. braſſes de long, & être de 18. fils. La ralingue du „grand perroquet & celle du perroquet d'artimon doivent avoir toutes deux „enſemble 30. braſſes, & être chacune de 15. fils. La ralingue du per„roquet d'avant doit être de 12. braſſes de long, & de 12. fils. La ralin„gue de la voile d'artimon & celle de la ſivadiére doivent être de 46. braſ„ſes de long, & de 36. fils.

TENIR en Ralingue, Mettre en Ralingue. *Levendig houden, Killen.*

C'eſt tenir un vaiſſeau ou le mettre de-ſorte que le vent ne donne point dans les voiles.

LE vent eſt en Ralingue. *De zeilen leuteren, leggen los aan de windt.*

RALINGUER. Faire Ralinguer. *Levendig houden, Laaten leeven, Aan de windt leggen.*

C'eſt faire couper le vent par la ralingue, en-ſorte-que le vent ne donne point dans les voiles.

METS en Ralingue, ou, Fais Ralinguer. *Leg aan de windt met loſſe zeilen.*

On commande ainſi au Timonier afin-qu'il faſſe ralinguer les voiles.

RALLIER. Se Rallier. *Naaderen.*

Se Rallier à quelque choſe, c'eſt s'en aprocher.

RALLIER un navire au vent. *Weer aan loeven; 't Schip weer opdringen, ophaalen.*

C'eſt le mener vers le vent.

SE RALLIER à terre. *De wal naaderen.*

C'eſt s'aprocher de la terre.

RAMBERGE. *Een ſoort van een klein galioot.*

C'eſt une ſorte de petit vaiſſeau propre à aller faire des découvertes. Les Anglois ont apellé ainſi autrefois leurs plus grands vaiſſeaux de guerre.

RAME, ou Aviron. *Riem,*

C'eſt une longue piéce de bois, dont le bout qui porte dans l'eau eſt aplati, & l'autre arondi. On s'en ſert pour naviguer ſur les mers & ſur les riviéres. La partie qui eſt hors du vaiſſeau & qui entre dans l'eau, s'apelle

pelle le Plat, ou la Pale de la rame; & celle qui eſt au-dedans & à la main des forçats, ou rameurs, eſt le Manche de la rame.

E'CHAPER à force de Rames. *Ontroeijen.*

A TRAIT & à Rames. *Met riemen en zeilen.*

LES grandes Rames dont on ſe ſert dans le vaiſſeau pour nager. *Scheeps-riemen.*

ALLER à voiles, ou à trait, & à Rames. *Rijen en zeilen.*

RAMER, ou Nager. Voiez, Nager.

RAMER debout. *Staande roeijen.*

RAMEUR. *Roeijer.*

C'eſt celui qui rame. Il y a ſur les galéres des rameurs qu'on fait ramer par force, & il y en a d'autres qu'on louë, & on les nomme Bonnes-vogles, ou Bonavoglies.

BALES RAME'ES. *Draad-kogels.*

Ce ſont deux ou trois bales enfilées dans une aiguille de fer.

RANG. Vaiſſeau de premier Rang, du ſecond &c. *Schepen van d'erſte certer, of rang, van de tweede, van de derde certer, van d'eerſte grootheid, van de grootſte ſlag.*

C'eſt un terme dont on ſe ſert ſur la mer pour diſtinguer la grandeur & la capacité des vaiſſeaux de guerre, qui s'étend en France juſques à cinq différences, & qui eſt fondée ſur la longueur de leur quille, ſur le nombre de leurs ponts, ſur leur port, & ſur la quantité des canons dont ils ſont montez. Toutes ces diſtinctions de rang ont été déterminées par une Ordonnance du Roi de France de l'Année 1670. & plus nouvellement par celle de 1689. dont voici le contenu.

Les vaiſſeaux du premier rang auront cent-ſoixante-trois piés de longueur de l'étrave à l'étambot par-dehors, quarante-quatre piés de largeur en dehors les membres, & vingt piés quatre pouces de creux, à prendre ſur la quille au-deſſus des bouts du bau, en droite ligne.

Il y aura deux différentes grandeurs de vaiſſeaux parmi ceux du ſecond & du troiſiême rang, qui ſeront diſtinguez par premier & ſecond ordre.

Les vaiſſeaux du ſecond rang, premier ordre, auront cent-cinquante piés de longueur, quarante & un pié ſix pouces de largeur, & dix-neuf piés de creux.

Ceux du ſecond rang, ſecond ordre, auront cent-quarante-ſix piés de longueur, quarante de largeur, & dix-huit piés trois pouces de creux.

Les vaiſſeaux du troiſiême rang, du premier ordre, auront cent-quarante piés de longueur, trente-huit de largeur, & dix-ſept piés ſix pouces de creux.

Ceux du troiſiême rang, ſecond ordre, cent trente-ſix piés de longueur, trente-ſept de largeur, & ſeize piés ſix pouces de creux.

Les vaiſſeaux du quatriême rang, cent-vingt piés de longueur, trente-deux & demi de largeur, & quatorze & demi de creux.

Et ceux du cinquiême rang, cent-dix piés de longueur, vingt-ſept & demi de largeur, & quatorze de creux.

Mais comme dans les précédentes Ordonnances il y a encore plus de circonſtances pour le nombre des ponts, le port & les canons, on en va auſſi parler par articles, & en abrégé, ainſi qu'a fait M. Guillet.

VAISSEAUX du premier Rang. *Schepen van d'eerſte certer, of rang.*

Ils ont en France environ cent-trente piés de quille portant ſur terre, & ſont de quatorze à quinze cents tonneaux. Ils portent depuis ſoixante & dix juſqu'à ſix-vingts canons, & ont trois ponts entiers & non coupez, deux chambres l'une ſur l'autre, ſavoir celle des volontaires, ou du conſeil, & celle du Capitaine, outre la ſainte-barbe & la dunette.

SECOND RANG. *Tweede certer, of rang.*

Ces vaiſſeaux ont en France depuis cent-dix juſques à ſix-vingts piés de quille, trois ponts entiers, ou quelquefois le troiſiême coupé, avec deux chambres dans leur château de poupe, outre la ſainte barbe & la dunette. Leur port eſt d'onze à douze cents tonneaux, & ils ſont montez depuis cinquante juſques à ſoixante & dix piéces de canon.

TROISIE'ME RANG. *Derde certer, of rang.*

Ces vaiſſeaux ont en France environ cent-dix piés de quille. Ils ont ſeulement deux ponts, & n'ont dans leur château de poupe que la ſainte-barbe, la chambre du Capitaine & la dunette; mais ils ont un château ſur l'avant du ſecond pont ſous lequel ſont les cuïſines. Leur port eſt de huit à neuf cents tonneaux, & ils ſont montez de quarante à cinquante piéces de canon.

QUATRIE'ME RANG. *Vierde certer, of rang.*

Ces vaiſſeaux ont en France trente à quarante canons. Ils ont à-peu-près cent piés de quille, deux ponts courant-devant-arriére avec leurs châteaux de prouë & de poupe, comme les vaiſſeaux du troiſiême rang. Leur port eſt de cinq à ſix cents tonneaux.

CINQUIE'ME RANG. *Vifde certer, of rang.*

Ces vaiſſeaux ſont en France du dernier rang. Ils ſont du port de trois cents tonneaux, & de dix-huit à vingt piéces de canon. Ils ont quatre-vingts piés de quille, & au-deſſous, & deux ponts courant-devant-arriére, ſans aucun château ſur l'avant : les cuïſines ſont miſes entre deux ponts, dans le lieu le plus commode, pour éviter le feu, & ne point incommoder le ſervice du canon.

„ Les Hollandois comptent juſques au ſeptiême rang, ainſi qu'il paroît dans „ l'article des Pavillons ci-deſſus, où en réglant leur grandeur on commen- „ ce par les vaiſſeaux du premier rang, & l'on finit par ceux du ſeptiême „ rang : mais on n'a point trouvé d'endroit où la longueur, le port, le „ nombre des canons & des ponts, ſelon chaque rang, ſoit ſpécifié, ſoit „ qu'il n'y ait point d'Auteur qui ait entré en ce détail, ſoit qu'on n'en ait „ pas connoiſſance.

„ Voici ce qu'on a trouvé de particulier ſur ce point. Les plus grands na- „ vires, ou les navires du premier rang qu'on conſtruit préſentement dans „ cet Etat, ſont de cent-ſoixante & quinze piés de long, de l'étrave à l'é- „ tambord, & de quarante trois piés de large.

RANGS. *Riem-rijen-of-reijen.*

RANG de rameurs. *Een rij van roeijers.*

Ce terme, ſur la Méditerranée & dans les vaiſſeaux de bas-bord, ſe dit du travail des forçats qui ſont ſur les bancs, & de l'éfet des rames. Ainſi on dit, Aller à la voile & aux Rangs, ce qui eſt, Aller à la voile & aux rames. Voiez, Rame. Lever les Rangs, *Laaten nitſcheiden van roeijen*, c'eſt

faire

faire ceſſer de ramer. On dit encore, Le ſervice des Rangs ſauva notre galére.

RANGER la terre, ou, Ranger quelque autre choſe. *By de wal langs loopen, Langs de kuſt heen zeilen.*

C'eſt paſſer auprès.

RANGER la côte. *Langs de kuſt zeilen, of heen zeilen.*

C'eſt-à-dire, naviger terre-à-terre en côtoïant le rivage. Le mauvais tems nous avoit fait prendre le large, mais nous revinſmes ranger la côte pour reconnoître le terrein propre au débarquement.

RANGER le Nord, ou quelque autre air de vent. *Om de Noord loopen.*

C'eſt gouverner près du vent de Nord, ou autre tel qu'on nomme. Il y avoit du péril à ranger l'Eſt.

RANGER le vent. *De windt prangen, knijpen; Tegen de windt inkrimpen; Scherpen; Digt aan de windt hakken.*

C'eſt-à-dire qu'il faut cingler à ſix quarts de vent près du rumb d'où il vient. Voiez, Pincer le vent, & Aller au plus près du vent.

RANGER. Le vent ſe Rangea de l'avant. *De windt liep tegen, De windt begon te ſcherpen.*

C'eſt-à-dire que le vent prit le vaiſſeau par prouë, & devint contraire à la route.

LE VENT ſe Rangea au Nord, au Sud. *Men kreeg de windt Noord, of Suid; De windt kroop na het Noorden, of Suiden.*

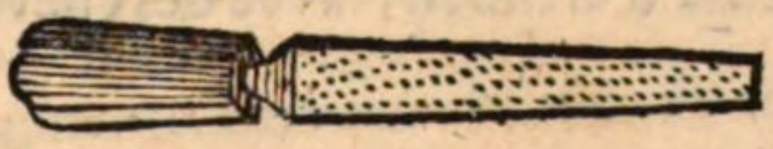
C'eſt-à-dire que le vent ſe fit Nord, ſe fit Sud.

RANGUE. *Verdeelt u op uw looper.*

C'eſt un commandement pour faire ranger des hommes le long d'une manœuvre, ou ſur quelque autre corde.

RÂPE, Raſpe. *Een Raſp.*

C'eſt un outil de fer trempé en forme de lime, dont ſe ſervent les Menuïſiers & autres artiſans; il a pluſieurs pointes aiguës & en ſaillie.



RAPIDES. *Swaare waater-vallen.*

On apelle ainſi dans quelques fleuves, comme dans celui de Saint Laurens, certains lieux où l'eau deſcend avec une telle rapidité, qu'on eſt obligé d'y faire portage lors-qu'on remonte.

RAPROCHE'. Le vent eſt Raproché. Voiez, Adonne & Vent.

RAQUE, ou Pomme de Racage. *Kloot, Rak-kloot, Bolletje.*

C'eſt une boule percée qui ſert avec d'autres à faire un racage. Quelques-uns apellent les Raques des Caracolets.

RAQUE gougée. *Een rak-kloot met een inkeep.*

C'eſt une raque, ou boule percée, à laquelle on a fait une échancrure ſur le côté, telle qu'on y puiſſe faire entrer une corde moïennement groſſe.

RAQUE encochée. *Een rak-kloot met een goot.*

C'eſt une raque gougée qui a une coche tout-autour, dans quoi on poſe le bittord qui ſert à l'amarrer.

RAQUES de haubans. *Wandt-klooten.*

Ce ſont des raques qu'on met dans les grands haubans, & dans les haubans de miſéne, où paſſent les cargues, les bras &c.

RAS. Bâtiment Ras. *Een open vaartuig.*

C'eſt un vaiſſeau qui n'eſt point ponté. Le brigantin, la chaloupe & la barque longue ſont vaiſſeaux ras.

RAS à l'eau. Bâtiment Ras à l'eau. *Een ſmoeg ſchip, een ras ſchip.*

Cela ſe dit d'un bâtiment qui étant ponté eſt bas de bordage, & qui a ſa ligne de l'eau proche du platbord, ou du moins proche du ſeüillet des ſabords de ſa batterie baſſe. Durant le combat notre frégate, qui étoit raſe à l'eau, chargeoit ſes canons à ſabords fermez, de-peur de puïſer par les ſabords.

RAS de courans. Voiez, Rat.

RASE. *Teer en Pik t'ſamen gemengt.*

C'eſt de la poix mêlée avec du brai, qui ſert à calfater un vaiſſeau.

RASER un vaiſſeau. *Het boven-werck van een ſchip afneemen.*

C'eſt ôter à un vaiſſeau ce qu'il a d'œuvres mortes ſur ſes hauts.

RASSADE. Voiez, Verroterie.

RASTEAUX, ou Râteaux de vergue. *Kammen.*

C'eſt ainſi que l'on apelle de menuës piéces de bois dentelées, que l'on clouë au-deſſous du milieu des deux grandes vergues, ſavoir la grande vergue, & la vergue de miſéne: on y paſſe les éguillettes qui tiennent la tête de la voile en la place des rabans, à-cauſe-qu'on n'en peut mettre en cet endroit-là.

RASTEAU, ou Râtelier. *De bloks aan de woeling van de boegſpriet, voor 't boven-blinde goedt.*

C'eſt le nom qu'on donne à cinq ou ſix poulies que l'on met de rang l'une ſur l'autre le long de la lieure de beaupre, pour y paſſer les manœuvres du même mât de beaupré.

RASTEAUX, ou Râteliers à chevillots. *Beleghoutjes met nagels, Knevels.*

Ce ſont de petites traverſes de bois que l'on met en quelques endroits, & ſur tout dans les haubans d'artimon, avec des chevillots pour y amarrer de petites manœuvres.

RAT. *Vlot.*

C'eſt une eſpéce de ponton compoſé de planches qui ſont atachées ſur quelques mâts, pour ſervir aux charpentiers & aux calfateurs, quand ils travaillent au radoub & à la carène des vaiſſeaux. On dit, un grand Rat à carener, ou carner. Voiez, Radeau.

RAT, ou Ras. *Ravelinge, Wanty.*

C'eſt un endroit de mer où il y a quelque courant rapide & dangereux, ou-bien quelque changement d'eau, c'eſt-à-dire, des contre-marées, ou marées différentes. Ordinairement un Rat eſt dans une paſſe, ou dans un canal; mais il ſe trouve quelquefois des Ras de marée, c'eſt-à-dire, des contre-marées, dans le large de la mer. Voiez, Marée.

PARAGE où il y a des Ras de marée. *Een zee-ſtreek daar de ſtroomen kenteren.*

RAT. E'coute à queuë de Rat, Coüet à queuë de Rat. *Kat-ſtaart-ſchoot, Kat-ſtaart-hals.*

C'eſt

C'eſt le nom que l'on donne à ces manœuvres, lors-que le cordage en eſt plus gros par en-haut que par en-bas, de-ſorte-que le bout que tiennent les matelots eſt moins fourni de torons que le reſte, ce qui donne de la facilité à manœuvrer; mais auſſi le cordage eſt plus ſujet à caſſer.

RÂTELIER de beaupré à paſſer manœuvres. Voiez, Raſteau.

RÂTELIERS. *Rakken, Waapen-of-geweer-ſtokken.*

On met aux râteliers de la ſainte-barbe les porte-gargouſſes des différentes charges, ſelon les calibres des canons.

RATION. *Eet-maat, Rantſoen.*

C'eſt la meſure du biſcuit, de la viande, du poiſſon, des légumes, & du vin & boiſſon qu'on diſtribuë par jour dans les vaiſſeaux, pour la ſubſiſtance d'un homme. Quelques-uns diſent auſſi Raiſon. La Ration de chaque matelot & ſoldat par jour eſt compoſée de 18. onces de biſcuit, poids de mare qui eſt de ſeize onces par livre; & de 3. quarts de pinte de vin meſure de Paris, abreuvez d'autant d'eau. Il eſt donné par ſemaine 4. repas de viande, 3. de poiſſon, & 7. de légumes. Les Dimanches, Mardis & Jeudis les rations ſont de 18. onces de lard cuit, pour le dîner de 7. hommes. Les Lundis de 3. livres & demie de bœuf ſans piés ni têtes. Les Mecredis, Vendredis & Samedis de 28. onces de moluë cruë. Chaque jour, à ſouper, de 28. onces de poids, gruau, fèves, fayols, ou autres légumes crus, ou 14. onces de ris auſſi cru: le tout aſſaiſonné, ſavoir, la viande d'une pinte du boüillon dans lequel elle aura cuit, pour en faire du potage; la moluë d'un demi-quart de pinte d'huile d'olive, & d'un quart de pinte de vinaigre pour ſept hommes; & les poids, fèves & fayols, ris, ou gruau, de ſel & d'une chopine d'huile d'olive pour la ration de 1000. hommes, verſée dans la chaudiére ſur le boüillon qui eſt diſtribué avec les légumes. Il eſt donné entre les repas, à la partie de l'équipage qui fait le quart, du bruvage compoſé d'eau & de vinaigre. Voiez, l'Ordonnance de 1689. Liv. 10 Tit. 3.

RATION & demie. *Anderhalf eet-maat.*

C'eſt la ſubſiſtance d'un Oficier de marine.

DOUBLE RATION. *Dubbelde randiſoen.*

C'eſt lors-qu'on l'augmente dans les occaſions de réjoüiſſance.

RAVALEMENT. *Beſchanſſing op de hut.*

C'eſt un nom donné à des retranchemens faits ſur le haut de l'arriére de quelques vaiſſeaux, à deſſein d'y mettre des mouſquetaires.

RAVITAILLER. *Op nieuw met leeftogt voorſien, Herſpijſen.*

RAYON Aſtronomique. Voiez, Raïon.

R E.

RéALE. *Een Koninklijke Galey.*

C'eſt le nom de la principale galére d'un Roïaume indépendant, mais non pas d'un Roïaume feudatire, & qui eſt annèxé à un plus grand. La Réale eſt deſtinée en France pour le Général des galéres, & elle a l'étendard Roïal qui la diſtingue des autres. Cet étendard eſt de figure quarrée & de couleur rouge, ſemé de fleurs de lis d'or. La principale galére du Pape eſt auſſi apellée Réale, a-cauſe du pas que toutes les Têtes Couronnées des Etats Catoliques donnent à ce Chef de l'Egliſe de Rome. Les Roïaumes de Cypre & de Candie, que la République de Veniſe a poſſédez, l'au-

toriſent à donner la qualité de Réale à la premiére de ſes galéres. Les Genois prétendent la même choſe à-cauſe du Roïaume de Corſe. Mais les conteſtations arivées pour le ſalut, entre cette galére & les Capitanes de Toſcane & de Malte, l'empêchent depuis longtems de paroître en mer. Les principales galéres des eſcadres de Naples, de Sicile & de Sardaigne, s'apellent chacune, Capitane Réale.

REBANDER. *Overleggen.*

C'eſt à-dire, Remettre à l'autre bord, retourner à un autre côté. Ce terme n'eſt uſité que par le commun des matelots.

REBANDER à l'autre bord. *Op een ander boeg wenden.*

C'eſt courir ſur un autre air de vent. Voiez, Bord.

REBORDER, ou Raborder. *Weer aan boord leggen.*

C'eſt tomber une ſeconde fois ſur un vaiſſeau.

RECALER. *Dunder ſchaaven.*

C'eſt un terme de Charpentier, qui ſignifie ôter du bois avec une varlope, ou un autre outil à fût, après-que le riflard, ou autre premier & plus groſſier outil, y a déja paſſé.

RECHANGE de vaiſſeau. *Waar-goedt, Rondt-hout en Touwerk in voorraadt.*

Ce ſont toutes les manœuvres qu'on met en réſerve, pour s'en ſervir au défaut de celles qui ſont en place. Ainſi on dit, Voile, vergue, funin de rechange, pour dire que ce ſont des choſes que l'on tient toutes prêtes pour en changer au beſoin. On dit, Agrès & appareaux de rechange. Les Levantins diſent, Voile, vergue de reſpect; Voile, vergue de répit.

VOILES de RECHANGE. *Looze zeilen, Waar-zeilen, Zeilen in voorraadt.*

Vergues de rechange. *Looſe reën.* Vergue & rames de rechange. *Ree en riemen by noodt.*

JE prens cela pour l'avoir de Rechange. *Ik neem dat voor de looſe mede.*

Ou-bien, comme on dit ordinairement, Je prens cela de réſerve, & par précaution.

RECLAMPER un mât, Reclamper une vergue. *Opregten, Een ſtomp op een gebrooken maſt opregten en wangen, regten, opſetten.*

C'eſt-à-dire Racommoder un mât, ou une vergue quand elle eſt rompuë.

RECONNOÎTRE un vaiſſeau, ou une flote. *Een ſchip, of een vloot verkennen.*

C'eſt s'aprocher aſſez d'un vaiſſeau pour éxaminer ſa groſſeur, les forces qu'il peut avoir, & de quelle nation il eſt. Nous envoiâmes trois pirogues pour reconnoître le bâtiment.

RECONNOÎTRE une terre. *Landt verkennen, Landt peilen. Kennis van 't landt krijgen.*

C'eſt en obſerver la ſituation, afin de ſavoir quelle terre c'eſt.

RECOURIR ſur une manœuvre. *Onder een touw haalen.*

C'eſt la ſuivre dans l'eau avec une chaloupe, la tenant à la main.

FAIRE RECOURIR une manœuvre. *Een touwerk ſchaaken.*

C'eſt pouſſer un emanœuvre juſques où elle doit aller.

FAIRE RECOURIR l'écoute, la bouline, le couët de revers. *De ſchoot, de boelijn, de lij-hals ſchaaken.*

C'eſt-à-dire, pouſſer ces manœuvres hors du vaiſſeau & en-avant, afin de leur donner du balant.

RECOU-

RECOURIR les coutures d'un vaiſſeau. *Over de naaden breeuwen.*
C'eſt y repaſſer legérement le calfat.

RECOUVRER une manœuvre. *Een touwerk korten, t'huis haalen, inhaalen.*
C'eſt la tirer dans le vaiſſeau. Ainſi on commande, Recouvre le grêlin; Recouvre la hanſiére, pour dire de les haler, ou de les tirer dans le vaiſſeau.

RECOUX, Recouſſe. Navire Recoux, Faire la Recouſſe d'un navire. Voiez, Repriſe.

RECUL du canon. *Het agter-uit-ſpringen van een geſchut in't ſchieten.*
C'eſt un mouvement en-arriére, qu' imprime au canon la force du feu, qui dans le tems que la piéce tire cherchant un paſſage de toutes parts, la chaſſe en-arriére, & pouſſe la poudre & le boulet en-avant. Le recul du canon eſt d'ordinaire de dix à douze piés, & pour le faire moindre on met les bragues & les palans.

REDENTS *Schaak-werk.*
Ce ſont les entailles & dents des piéces qui dans l'aſſemblage entrent les unes dans les autres. Que les mâts de pluſieurs piéces ſoient bien mis en œuvre, que les jointures & les Redents ſoient fort juſtes &c.

REFAIT. Bois Refait & remis à l'équerre. *Een hout vierkant in de winkel gemaakt.*
C'eſt-à-dire que ce bois eſt bien équarri, & quand des piéces de bois ſont bien équarries de tous les côtés, on dit qu'elles ſont refaites & dreſſées ſur toutes les faces.

REFENDRE. *Een dik ſtuk houts in mindere ſtukken ſaagen.*
C'eſt débiter de groſſes piéces de bois avec la ſcie, pour en faire des ſolives, des chevrons, ou des membrures.

REFLUX de la mer. *Eb.* Voiez, Flux.

REFOULER la marée, ou le courant. *Vaaren in ſtroom, tegen ſtroom, tegen de ſtroom op; De vloedt doodt-zeilen.*
C'eſt aller contre la marée, ce qui eſt le contraire d'étaler. Nous fûmes obligez de moüiller à toutes les marées contraires, étant impoſſible de refouler les courans de cette baie.

REFOULER. La mer Refoule. *Verloopen, Afgaan.*
C'eſt-à-dire que la marée deſcend. A deux heures après midi la mer refouloit dans ce port, mais elle étoit ailleurs à un quart du juſſant, ou de l'ebe.

REFOULOIR de canon. *Stamper, Aanſetter.*
C'eſt un inſtrument dont on ſe ſert pour refouler les charges des canons; & c'eſt un long bâton garni d'un gros bouton plat. On dit auſſi Fouloir.

REFOULOIR de cordes. *Touw-wiſſcher, Touw-aanſetter.*
C'eſt un bouton de refouloir qui eſt emmanché de cordes. On ne s'en ſert que quand on eſt obligé de charger une piéce de canon par-dedans le vaiſſeau.

RE'FRACTION Aſtronomique. *Damp-heffinge.*
C'eſt une réfraction que cauſe l'atmoſphére, par laquelle un aſtre paroît plus élevé au-deſſus de l'horiſon qu'il n'eſt éfectivement.

RE'FRACTION horiſontale. *Weer-ſchadnwinge, Weer-ſchauwinge, Wanſchauwing, Refractie.*

C'eſt

C'eſt celle qui fait paroître le Soleil ou la Lune au bord de l'horiſon, lorſqu'ils ſont encore au-deſſous.

REFRANCHIR. Se Refranchir. *Het ſchip lens pompen.*

C'eſt quand l'eau de pluie, ou des vagues qui ont entré dans vaiſſeau, s'épuïſe & diminuë, comme on le connoît à l'archipompe.

REFREIN. *Branding, Barning.*

C'eſt le retour du rejailliſſement des houles, ou groſſes vagues de la mer, qui vont ſe briſer contre des rochers. Il y a des refreins. Ce rocher eſt à-demi mangé des refreins de la mer.

REFUITE. Trou qui a de la refuïte. *Een gat dat te diep geboord is.*

C'eſt quand il eſt plus profond qu'il ne devroit être pour l'uſage qu'on en veut faire.

REFUSER. Le vaiſſeau a refuſé. *Het ſchip heeft niet willen vallen, heeft het wenden of draaijen geweigert.*

C'eſt-à-dire qu'il a manqué à prendre vent devant.

REGATES. *Regata, of ſcheeps-oeffeningen tot Venetien, daar die 't ſnelſte voort-roeijen de kroon ſpannen.*

On apelle ainſi des courſes de barques qui ſe font en forme de carrouſel, ſur le grand de canal de Veniſe, où il y a un prix deſtiné pour le vainqueur.

REGLE. *Een liniaal, Een maat-ſtok.*

C'eſt un inſtrument mince & étroit dont on ſe ſert pour tracer des lignes droites. La règle des Charpentiers eſt diviſée en ſix piés de long; ils ont une grande & une petite règle.

GRANDE Règle. *Rije.*

REGLE, Reglet plat. *Een Voege-rije.*

C'eſt une règle de Menuïſier.

REGLES du Quartier. *Vaart door 't quadrant van de reductie.*

C'eſt une maniére de naviguer par le Quartier de réduction.

RELACHER. *In een haven invallen, opduuwen, inloopen; Aandoen, Aanloopen; Een andere haven by noodt kieſen; D'een of d'ander haven kieſen.*

C'eſt diſcontinuer le cours en droiture pour moüiller ou dans le port d'où l'on eſt parti, ou dans quelque autre parage qui ſe rencontre ſur la route, y étant forcé ſoit par le vent contraire, ou par quelque accident arivé au vaiſſeau. Le vent étant contraire & forcé nous fûmes obligez de relâcher à Livourne. Les Provençaux diſent, Faire eſcale.

RELACHE. Le lieu du Relâche. *De haven daar een ſchip genoodſaakt wordt in te loopen.*

C'eſt le lieu où eſt arivé le vaiſſeau qui a relâché.

RELACHER. Vaiſſeau qui a été relâché. *Een vrij verklaart ſchip.*

Cela ſe dit en parlant d'un vaiſſeau qui avoit été arrêté, & qui a eu la permiſſion de s'en aller.

RELAIS. Voiez Laiſſes.

RELEVEMENT. *Kromte, Rondte, Strookinge, Het opſetten.*

C'eſt la hauteur d'un vaiſſeau, eu égard à une autre partie du même vaiſſeau qui eſt plus baſſe.

VAISSEAU dont le Relevement eſt bien proportioné. *Een wel gekromt ſchip.*

C'eſt la différence qu'il y a en ligne droite du pont à ſon avant & à ſon arriére.

VAISSEAU qui n'a pas aſſez de Relevement. *Een ſchip dat te lui is, dat loom is, dat niet wel gekromt is.*

VA-

VAISSEAU qui n'a point de Relevement à l'avant. *Een ſmuik, of voor-laag ſchip.*

RELEVER un vaiſſeau. *Een ſchip weer laaten vlooten, van ſtrand afhaalen.*

C'eſt le remetre à flot lors-qu'il a été échoüé, ou qu'il a touché.

RELEVER un vaiſſeau. *Het ſchip regt ſetten.*

C'eſt le relever lors-qu'il eſt à la bande.

RELEVER l'ancre. *Het anker verſetten.*

C'eſt la changer de place, la mettre dans une autre ſitüation.

RELEVER les branles, Saiſir les branles. *De hangmakken opſorren.*

C'eſt atacher les branles par le milieu, près du pont, afin qu'ils ne nuïſent point & n'empêchent de paſſer entre les ponts.

RELEVER le Timonier, *De Man te roer verpooſen.*

RELEVER le Quart, le changer. *Het Quartier volks afloſſen.* Voiez, Quart.

REMEDIER à des voies d'eau. *Lekken ſtoppen.*

Beaucoup de gens ſe ſervent de ce terme, pour dire, Boûcher les voies d'eau.

REMOLE. *Een Draeij-kuil.*

C'eſt un contournement d'eau qui eſt quelquefois ſi dangereux que le vaiſſeau en eſt englouti.

REMONTER une riviére. *Een rivier oploopen, opſtroomen.*

C'eſt naviguer ſur une riviére, en allant de la mer vers ſa ſource.

NOUS avons Remonté à la faveur du flot. *Wy zijn met de ſtroom opgeſet.*

REMORQUER. *Naſleepen, Treilen.*

C'eſt faire voguer un vaiſſeau à voiles par le moien d'un vaiſſeau à rames: Le mot, Toüer, marque la même action; mais l'on touë à l'aide du cabeſtan, ou par la hanſiére, & l'on remorque par un vaiſſeau à rames. Notre Amiral voiant le vent tombé ſe fit remorquer par deux galéres, & ordonna aux autres galéres de remorquer les vaiſſeaux de la derniére diviſion. On dit auſſi, Prendre la remorque, Quitter la remorque, pour dire, ſe faire tirer, ceſſer d'être tiré, ſoit par une galére, ou par un autre vaiſſeau à rames. Quelques-uns diſent pourtant auſſi, Toüer. Remorquer ſe dit auſſi pour Tirer en oüaiche, c'eſt-à-dire, quand un vaiſſeau à voiles en tire un autre après lui par le moien d'un cable.

REMOUILLER. *Weer ten anker komen.*

REMOUX. *Doodt-waater, Sog, Zelling.*

Le remoux d'un vaiſſeau eſt de certains tournans d'eau qui ſe font lors que le vaiſſeau paſſe. Voiez, Lague & Sillage.

RENARD. *Een houte haak, Set-haak.*

C'eſt une eſpéce de croc de fer avec lequel on prend les piéces de bois qui ſervent à conſtruire des vaiſſeaux, pour les tranſporter d'un lieu à un autre.

RENARD. *Een Uur-bord.*

C'eſt une petite palette de bois ſur laquelle on a figuré les trente-deux airs de vent. A l'extrémité de chaque air de vent il y a ſix petits trous qui ſont en ligne droite. Les ſix trous de chaque rumb repréſentent les ſix horloges, ou les ſix demi-heures du quart du Timonier, qui pendant ſon quart marque ſur le Renard combien le vaiſſeau a couru de demi-heures, ou d'horloges, ſur chaque air de vent; ce qu'il marque par une cheville qu'il met dans un des petits trous, de-ſorte-que ſi le ſillage du vaiſſeau a été ſur le Nord, pendant quatre horloges, le Timonier met la cheville dans le quatriême trou du Nord, ce qui ſert à aſſurer les eſtimes & les pointages. Le Renard & eſt ataché à l'artimon proche de l'habitacle.

RENCONTRE. *Sneeden tegens malkanderen geſaagt.*

C'eſt un terme en uſage parmi le Scieurs de long, & ils apellent ainſi l'endroit où, à deux ou trois pouces près, les deux traits de ſcie ſe rencontrent, & où la piéce ſe ſépare.

RENCONTRE. *Legt 't roer weer over.*

C'eſt un commandement que l'on fait au Timonier, afin-qu'il pouſſe la barre du gouvernail du côté opoſé à celui où il l'avoit pouſſée.

RENDRE'-VOUS. *Wagt-plaats.*

C'eſt le lieu que l'on marque afin-que les vaiſſeaux d'un flote viennent s'y rendre, s'ils ſont détachez, ou ſéparez par quelque fortune de mer.

RENDRE le bord. *Aanlanden, Aandoen.*

C'eſt-à-dire, Venir moüiller, ou donner fonds dans un port, ou dans une rade. Les Capitaines des navires de guerre ne rendront le bord ſans ordre, qu'après avoir conſumé tous leurs vivres.

VAISSEAU qui a Rendu le bord. *Een ſchip dat opgeleit is.*

C'eſt-à-dire qu'il a deſarmé.

RENFORT d'un canon. *Verſterking van een ſtuk geſchuts.*

Ce ſont les endroits où le métal a un peu-plus d'épaiſſeur. On dit, Depuis les renforts juſques aux tourillons. Le canon a toujours du renfort au-deſſous des tourillons.

RENVERSEMENT. Charger par Renverſement. *Verboodemen.*

C'eſt tranſporter des marchandiſes, ou la charge d'un vaiſſeau, dans un autre vaiſſeau.

RENVERSER le bord. *Overwenden, Op een ander boeg wenden.*

RE'PIT, ou Reſpect. Termes des Levantins. Voiez, Rechange.

RE'PONDRE, Rendre le ſalut. *Antwoorden, Weer-groeten.* Voiez, Salut.

REPOUSSOIR. *Dreef-yſer.*

Les Repouſſoirs des Charpentiers ſont des eſpéces de chevilles de fer, dont ils ſe ſervent pour faire ſortir les chevilles d'aſſemblage.

RESPOUSSOIR à cloux. *Drijf-yſer tot ſpijkers.*

C'eſt une longue cheville de fer terminée un peu en pointe, dont on ſe ſert pour chaſſer les cloux du lieu où ils ſont cloüez.

REPOUSSOIR à chevilles. *Dreevel, Drijf-yſer tot nagels.*

C'eſt

C'eſt une autre eſpéce de cheville de fer, dont l'uſage eſt de chaſſer les chevilles hors de leurs trous.

REPRENDRE une manœuvre. *Nog eens invallen, Een touwwerk voorhouden.*

Cela ſe dit d'une manœuvre ſur laquelle on travaille, qui ſe trouvant trop longue, on eſt obligé de la replier & de faire un amarrage ou plus haut, ou plus bas.

REPRISE. *Een ontjaagt ſchip.*

C'eſt un vaiſſeau que l'ennemi avoit pris d'abord & que les vaiſſeaux du parti contraire ont repris enſuite.

RE'SINE. *Hars, Herſch, Harpuis.*

C'eſt une liqueur oléagineuſe, condenſée & epaiſſie ſur les pins, ſapins, mélèſes, cyprès, térébintes, & autres arbres de même nature, dont les bois ſont gras. Cette liqueur en ſort ou par le trou qu'on fait dans le bois avec un tarriére, comme dans le bois de la mélèſe, ou par les inciſions qui ſe font ſur leurs écorces, d'où elle découle abondamment, comme elle fait du ſapin. La réſine ſe diviſe en liquide en ſèche ou ſolide, & l'une & l'autre provient du même arbre. La réſine ſèche ſe tire des pommes de pin, de ſapin & de la peſſe: on l'apelle proprement Poix réſine. La meilleure eſt celle qui eſt odorante & tranſparente, qui n'eſt ni ſèche ni humide, & qui reſſemble à la cire; & c'eſt celle-là qu'on apelle en Flamand *Harpuis*.

„ La Réſine dont on ſe ſert en Hollande pour les vaiſſeaux, eſt un ſuc ou „ gomme qui vient de France. Elle coule des pins & ſe brûle. On la re- „ çoit en pains, à-peu-près comme les pains de cire: le pain pèſe depuis 120. „ juſqu'à 180. livres. On juge de ſa bonté par ſa couleur. La meilleure eſt „ d'un jaune pâle tirant ſur le blanc. On mêle du ſoufre avec la réſine, „ pour la rendre plus blanche, & pour la rendre propre à garantir le bois „ des vers.

RESSAC. *Barning, Branding.*

C'eſt le choc des vagues de la mer qui ſe déploient avec impétuoſité contre une terre & s'en retournent de-même.

RESSIF, Récif. *Recif, Lange klippen onder water.*

C'eſt une chaîne de rochers qui ſont ſous l'eau. Ce terme n'eſt en uſage que dans l'Amérique.

RESTAUR. *Vergoeding van ſchaade.*

C'eſt le dédommagement, la reſſource qu'ont les Aſſureurs les uns contre les autres, ſuivant la date de leurs aſſurances; ou contre le Maître, ſi l'avarie, ou le dommage, provient de ſon fait.

RESTER. La terre nous Reſte, ou, Un vaiſſeau nous Reſte au Sud, ou à tel air de vent. *'t Landt leit Suid van ons, Ons ſchip is Noord van dat ander.*

C'eſt-à-dire que cette terre, ou ce vaiſſeau, ſe trouvent dans la ligne d'un tel air de vent, par raport à la choſe dont on parle.

RETENUE. Piéce de bois qui a ſa Retenuë. *Een vaſt gemaakt ſtuk houts.*

C'eſt un terme de charpenterie. On dit d'une piéce de bois qu'elle a ſa retenuë où elle eſt placée, pour dire qu'elle eſt entaillée de telle ſorte qu'elle ne peut avancer ou reculer de part ni d'autre.

RETENUE. Corde de Retenuë. *Ophouder.*

C'eſt une corde qui ſert à relever un vaiſſeau qui eſt en carène.

CORDE de Retenuë, Atrape. *Vithouwer.*

C'eſt une petite palette de bois ſur laquelle on a figuré les t… afin de le con-vent. A l'extrémité de chaque air de vent il y a ſix pe… ligne droite. Les ſix trous de chaque rumb repréſe… ou les ſix demi-heures du quart du Timonier, q… , & qui étoit paſſé, que ſur le Renard combien le vaiſſeau a cour… loges, ſur chaque air de vent; ce qu'il ma… dans un des petits trous, de-ſorte-que … forme des courans, cauſez par Nord, pendant quatre horloges, le T… triême trou du Nord, ce qui ſert à …

Le Renard & eſt ataché à l'artin… *Voiez*, Tour.

RENCONTRE. *Sneeden tegen…*

C'eſt un terme en uſage par… droit où, à deux ou trois … trent, & où la piéce ſ…

RENCONTRE. *Le…*

C'eſt un commar… la barre du gou…

RENDRE'-V…

C'eſt le lie… s'y rend…

RENDR…

C'e… ra… c…

V…

…ſont des endroits où les allonges qui ſont dans les gabarits rentrent & tombent en-dedans, & rétreciſſent la largeur du vaiſſeau.

REVERDIE. Hoog-waater, Spring-vloedt.

C'eſt un terme qui n'eſt uſité qu'en certains lieux de Bretagne, pour dire, les grandes marées qui arivent au defaut ainſi qu'au plein de la Lune. Voiez, Marée.

REVERS. Al 't geen dat'er in een ſchip uithangt, Het uitſpringen.

Ce terme ſe dit de tous les membres qui ſe jettent en-dehors du vaiſſeau, comme, Allonges de revers, Revers d'arcaſſe &c.

REVERS d'arcaſſe, Voutis. *Wulf, Krom-wulf, Verwulf, Bogt.*

C'eſt une portion de voute de bois faite à la poupe d'un vaiſſeau, ſoit pour ſoutenir un balcon poſé deſſus, ſoit pour un ſimple ornement, ou pour gagner de l'eſpace. Voiez, Voute.

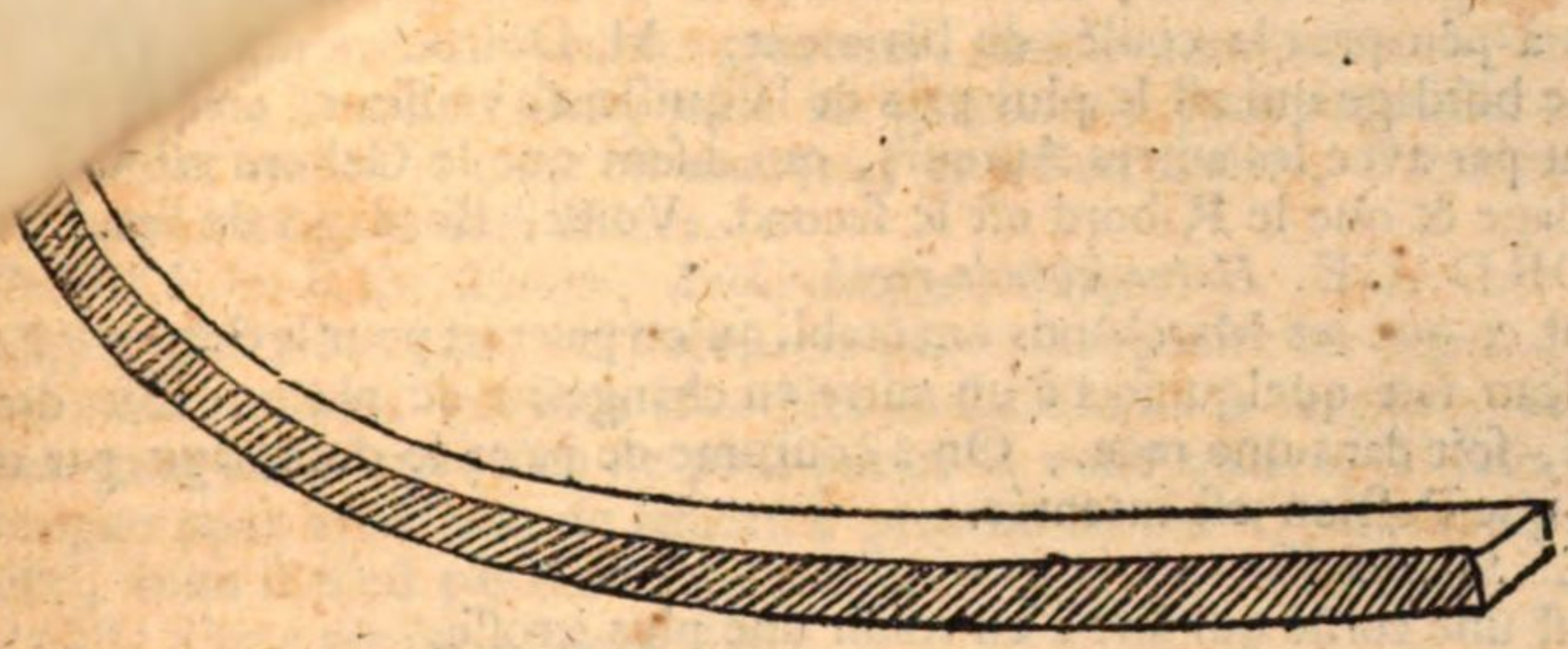
ON donne beaucoup de Revers à l'arriére des flûtes qui doivent faire des voiages de long cours. *Fluiten die op verre togten gaan, laat men agter veel ſpringen.*

ALLONGE de Revers. Voiez, Allonge.

GENOUX de Revers. *Steekers in 't ſog, Leggers, Piek-houten.*

Ce ſont les genoux qui ſe placent dans les façons du vaiſſeau. Voiez, Genoux.

de l'éperon. *Es.*
le dos du beſtion juſqu'au bout de la cagoüille.
revers d'un vaiſſeau de 134. piés de long, laquelle ſe joint au
& ſe termine par une volute, ou cagoüille ſur le bout,
même bout 2. piés 2. pouces au-deſſus du lion, & avoir
& 10. pouces d'épais. Elle doit paſſer par le bas juſ-
lion. Mais aujourdhui que les éperons ſont plus
ment une pareille piéce, & la figure en fait le



REVERS. Manœuvres de Revers. *Lij-touwen, Lij-ſchooten, Lij-braſſen: en ſoo.*

Ecoutes de revers, ou fauſſes-écoutes, boulines de revers, bras de revers. Ce ſont les écoutes, les boulines, & les bras, qui ſont ſous le vent, que l'on a larguées, & qui n'étant point halées ne ſont d'aucun uſage juſques-à-ce que le vaiſſeau revire de bord, auquel tems elles ſe mettent au vent, & deviennent de ſervice en la place des autres, qui en ceſſant d'être du côté du vent deviennent manœuvres de revers.

REVIREMENT. *Het weer-wenden.*

C'eſt le changement de route, ou de bordée, lors-que le gouvernail eſt pouſſé à babord, ou à ſtribord, afin de courir ſur un autre air de vent que celui ſur lequel le vaiſſeau a déja couru quelque tems.

REVIREMENT par la tête, Revirement par la queuë. *Het wenden van't voorſte, en van 't agterſte esquadre van een oorlogs-vloot.*

Lors-qu'une armée, ou une eſcadre, eſt en ligne ſous les voiles, & qu'elle veut changer de bord, en commençant par la tête, ou par la queuë, on apelle cela Revirement, & Revirer par la tête, ou par la queuë.

REVIRER. *Weer-wenden, Afhaalen, Wederom afhaalen.*

C'eſt tourner le vaiſſeau par le jeu du gouvernail & par la manœuvre des voiles, pour lui faire changer de route.

ILS REVIRERENT ſur lui.. *Sy wenden hem weer na.*

REVIRER dans les eaux d'un navire. *In een anders ſchip waater wenden.*

C'eſt changer de bord derriére lui en-ſorte qu'on coure le même rumb de vent en le ſuivant.

REVIRER de bord dans les eaux d'un vaiſſeau. *In een anders ſchip vaeren. ter overwenden.*

Cela ſe dit encore lors-qu'on revire, ou change de bord, dans l'endroit où un autre navire doit paſſer.

REVOLIN. *Stuit-windt.*

C'eſt un vent qui n'étant pas pouſſé droit ne ſe fait ſentir qu'après avoir donné contre quelque choſe qui le renvoie; ce qui cauſe des tourbillons ſurprenans dont les navires, ſoit ſous voiles, ou à l'ancre, ſont tourmentez.

REVUë. Faire la Revuë. *Monſteren.*

R I.

RIBORD. *Sandt-ſtrook, Sandt-ſtreek.*

C'eſt le ſecond rang de planches qu'on met au-deſſus de la quille, pour faire le bordage du vaiſſeau, Le Ribord & le Gabord qui eſt le premier rang. ſont à-peu-près la coulée du bâtiment. M. Deſroches dit que le Ribord eſt le bordage qui eſt le plus près de la quille du vaiſſeau; en quoi il ne convient par avec les autres Auteurs, qui diſent que le Gabord eſt le premier bordage & que le Ribord eſt le ſecond. Voiez, Bordages de fond.

RIBORDAGE. *Halve-ſchaade-regt.*

C'eſt ce que les Marchands ont établi qu'on paieroit pour le dommage qu'un vaiſſeau fait quelquefois à un autre en changeant de place, ſoit dans un quai, ſoit dans une rade. On a coutume de paier le dommage par moitié lors-que l'action eſt intentée.

RIDE. *Sortouw.*

C'eſt une corde qui ſert à en roidir une plus groſſe.

RIDES de haubans. *Puttings, Sortouwen, Wandt-taali-reeps.*

Ce ſont les cordes qui ſervent à bander les haubans par le moien des cadènes & des caps de mouton qui ſe répondent l'un à l'autre par ces rides. Entre les haubans de ſtribord & ceux de babord il y a des rides de haubans apellées autrement Pantochéres, qui bandent ces haubans & les ſoulagent, lors-que le vaiſſeau tombe ſur le côté, allant à la bouline; car à-meſure que les haubans de ſtribord ſe lâchent ceux de babord les roidiſſent & les tiennent en état par le moien des rides. Le mât de beaupré eſt amarré à l'éperon par des rides.

RIDES d'étai. *Stags-taali-reeps.*

Ce ſont celles qu'on emploie à joindre l'étai avec ſon collier.

PASSER les Rides. *Scheeren.*

RIDER. *Toeſorren, Scheeren. Touw-ſcheeren.*

C'eſt-à-dire, Roidir.

RIDER les haubans. *Wandt-taalien, Wandt-ſwichten.*

RIDER la voile. Voiez, Ris.

RIFFLARD. *Een Voor-looper.*

C'eſt un outil de Charpentier dont le fer eſt en creux; il ſert à dégroſſir la beſoigne.

RIME. Longue Rime. On dit encore; Donne longue Rime. *Lang en wis. Roei lang en wis.*

C'eſt un commandement que l'on fait à l'équipage d'une chaloupe, de prendre beaucoup d'eau avec les pelles des avirons, & de tirer longuement deſſus. Rime ſe dit en ces façons de parler pour Rame.

BONNE RIME. Donne bonne Rime. *Roei gelijk, Roei wel.*

C'eſt une autre ſorte de commandement qui ſe fait aux matelots du dernier banc d'une chaloupe, quand on veut qu'ils donnent une bonne maniére de nager.

RINGEAU, ou Rinjot. *Kin, Kinnebak, Krop.*

C'eſt l'endroit où la quille & l'étrave d'un vaiſſeau ſe joignent, & qui tient de la ligne droite & de la courbe.

RIS. *Reef.*

C'eſt un rang d'œillets avec des garcettes, qui ſont en-travers d'une voile à une certaine hauteur. On y paſſe les garcettes, pour rapetiſſer la voile par le haut quand le tems eſt mauvais, ce qu'on apelle, Prendre un ris. Quelques-uns diſent auſſi Rides.

PRENDRE les RIS. *Reeven, Reef inbinden, Toppen.*

C'eſt rapetiſſer la voile, ou l'acourcir par en-haut avec les bouts de corde qu'on nomme Ris, qui ſont trois piés au-deſſous de la vergue; ce qui ſe fait de gros tems lors-qu'on ne peut porter la voile entiére. Il faut amener la vergue pour avoir plus de facilité à prendre les ris. Quelques-uns diſent Rider, mais il n'eſt pas bon.

RIVAGE d'une riviére. *Waater-kant.*

RIVAGE, Bord de la mer. *Oever, Strandt, Wal.*

Sera réputé Bord & Rivage de la mer, tout ce qu'elle couvre & découvre pendant les nouvelles & pleines Lunes, & juſques où le grand flot de Mars ſe peut étendre ſur les gréves.

RIVAGE ferme. *Voet-ſtrandt.*

C'eſt celui qui eſt praticable pour marcher.

RIVIE'RE. *Een Rivier, Vloedt, Stroom.*

RIVER un clou. *Klinken, Hoofden van ſpijkeren omſlaan.*

POINTE de clou Rivée. *Klink.*

R O.

ROBA, Robé, Robes. *Allerleye waaren, goederen, en ſchatten.*

C'eſt un terme de la marine du Levant, dont les Provençaux & les autres ſe ſervent pour ſignifier toute ſorte de marchandiſe. Ce mot vient de l'Italien *Roba*, qui ſe dit de toutes ſortes de biens & tréſors.

ROC d'iſſas, Bloc d'iſſas. Voiez, Sep de driſſe.

ROCHE à feu, ou de feu. *Een ſoort van een konſt-vuur-werk.*

C'eſt une ſorte de compoſition qui ſe fait de trois parties de ſoufre, qu'on fait fondre, après quoi on y jette deux parties de poudre, une de ſalpêtre, & une autre de charbon pilé, que l'on mêle bien enſemble. La Roche de feu entre dans la charge des bombes & ſert à froter les fagots ardents.

ROCHER, Roc, Roche. *Klip, Klippe, Rots.*

Ces trois termes ſe prennent ſouvent pour la même choſe. Rocher ſe dit pourtant plus particuliérement de ces maſſes ou pointes de pierre dure qui ſont dans la mer, vers les côtes & les iſles, & qui cauſent les naufrages des vaiſſeaux.

ROCHES

ROCHES cachées, ou ſous l'eau. *Blinde klippen.*

ROCHES ſous l'eau & Roches au-deſſus de l'eau. *Klippen onder en boven waater.*

ROCHES molles. Voiez, Caies.

ROINETTE, Roine, Roüane. *Rits-ijſer, Schrap-ijſer.*

C'eſt un petit outil dont les Charpentiers ſe ſervent pour marquer leur bois. Les Courtiers de vin & les Tonneliers ont auſſi des Roinettes avec quoi ils marquent les tonneaux.

ROMAINE. Voiez, Peſon.

RONDE, Faire la Ronde. *Ronde, Ronde doen.*

Voiez, Vaiſſeaux qui vont aux Indes Orientales. On fait des rondes toutes les nuits ſur le pont. Les barques qui vont faire la ronde.

RONDEUR. *Rondtheid.*

RONDEUR à la demande de la longùeur. *Bogt na de lengte.*

DONNER plus de Rondeur à une étrave. *Een ſteven ſteilder ſetten.*

RONGER. Bordages Rongez des vers, & mangez des rats. *Huidt van wermen en muis gegeeten.*

ROSE des vents, Roſe de compas. *De roos van het kompas.*

C'eſt un inſtrument compoſé d'un carton mince coupé circulairement, où les trente-deux airs de vent ſont repréſentez par trente-deux pointes de compas, qui ſortent d'un centre, & qui ſe prolongent au-delà d'un petit cercle décrit pour diſtinguer chaque vent; ce qui a quelque raport à la figure d'une Roſe. Dans les cartes des Routiers il y a quantité de Roſes des vents qui y ſont figurées. Il y a auſſi des roſes des vents faites de corne tranſparente pour le pointage des cartes.

ROSTER, Surlier. *Woelen, Bewoelen, Bewinden, Met touw berijgen.*

C'eſt lier quelque choſe tout-au-tour, bien-uniment, avec une petite corde.

ROSTRAL. Couronne Roſtrale. Voiez, Couronne navale.

ROSTURE. *Woeling.*

C'eſt un endroit qui eſt ſurlié de pluſieurs tours de corde.

ROUANE de Pompe. *Een groot pomp-boor.*

C'eſt un inſtrument de fer qui eſt acéré, fait comme une gaffe, concave comme un tarriére, & coupant deſſous & deſſus, pour rouäner le trou d'une pompe.

ROUANE. Voiez, Roinette.

ROUANER. *Ritſen.*

C'eſt marquer avec la rouäne.

ROUANER une pompe. *'t Gat van een pomp met het tweede, of derde boor booren.*

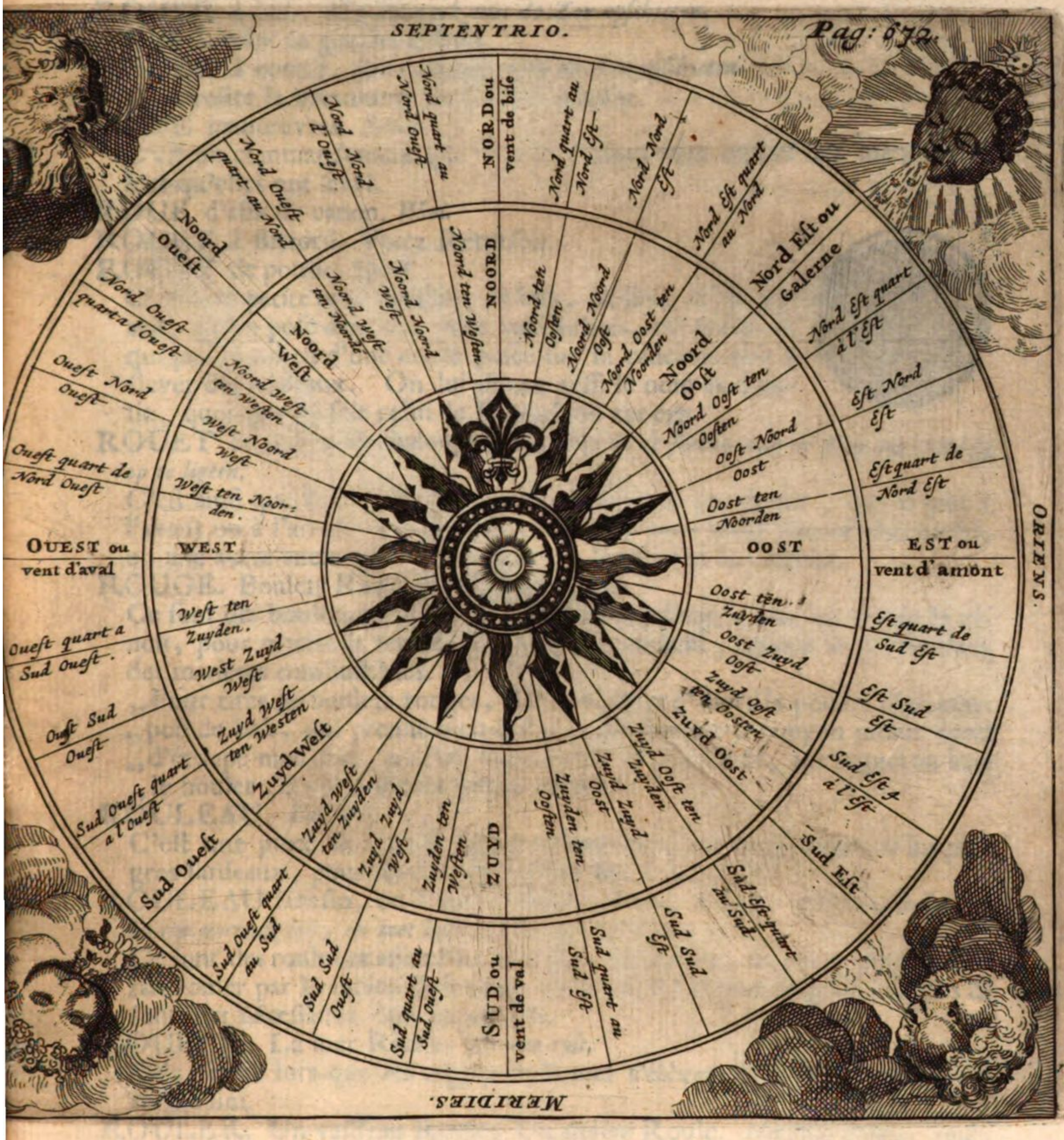
C'eſt agrandir le trou, ou le canal de la pompe.

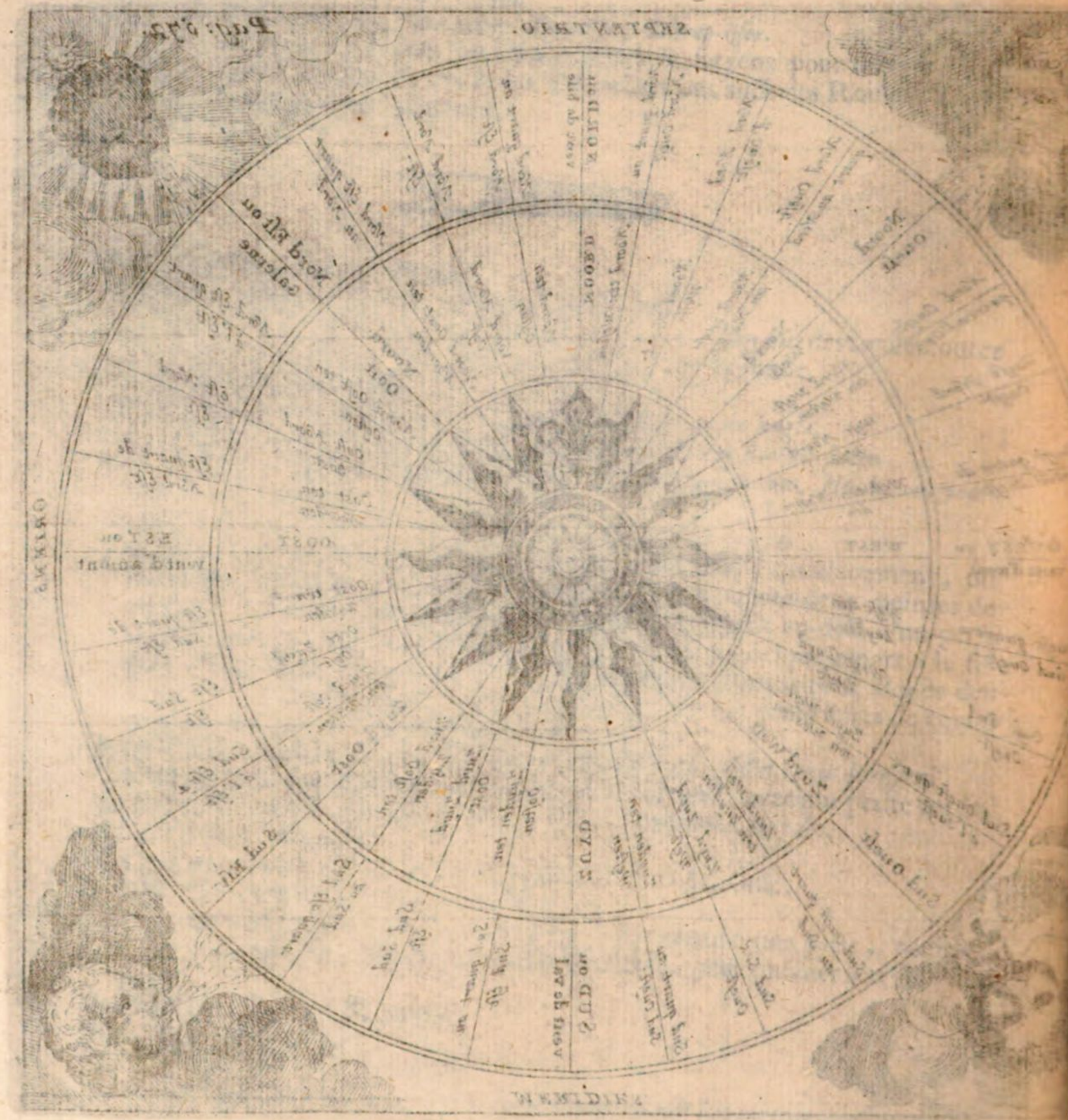
ROUCHE d'un vaiſſeau. *Romp, Een leege romp, Het hol van 't ſchip.*

C'eſt la carcaſſe du vaiſſeau tel qu'il eſt ſur le chantier, ſans mâture & ſans manœuvres. Quelques-uns diſent Ruche.

ROUER une manœuvre. *Een touwerk rond ſchieten, Het wandt opſchieten.*

C'eſt


SEPTENTRIO.
Pag: 672.
ORIENS.
MERIDIES.
NOORD
NOORDOOST
OOST
ZUYD
ZUYDOOST
ZUYDWEST
WEST
NOORDWEST
NOORD ten Oosten
NOORD Oost
NOORD Oost ten Noorden
Noord Oost quart a l'Est
Nord Nord Est
Nord Est quart au Nord
Nord Est
Nord Est quart au Est
Est Nord Est
Est quart de Nord Est
EST ou vent d'amont
Est quart de Sud Est
Est Sud Est
Sud Est quart a l'Est
Sud Est
Sud Est quart au Sud
Sud Sud Est
Sud quart au Sud Est
SUD ou vent de val
Sud quart au Sud Ouest
Sud Sud Ouest
Sud Ouest quart au Sud
Sud Ouest
Sud Ouest quart a l'Ouest
Ouest Sud Ouest
Ouest quart a Sud Ouest.
Ouest quart de Nord Ouest
Ouest Nord Ouest
Nord Ouest quart a l'Ouest
Nord Ouest
Nord Ouest quart au Nord
Noord Ouest
OUEST ou vent d'aval
WEST
Noord West
Noord West ten Noorden
West Noord West
West ten Noorden.
Noord West ten Westen
West ten Zuyden.
Noord Noord West
West Zuyd West
Noord ten West
Zuyd West ten Westen
NOORD
Zuyd West
Noord ten Oosten
Zuyd West ten Zuyden
Noord Noord Oost
Zuyd Zuyd West
Noord Oost
Zuyden ten Westen
Noord Oost ten Noorden
Zuyden ten Oosten
Oost Noord Oost
Zuyd Zuyd Oost
Oost ten Noorden
Oost ten Zuyden
OOST
Oost Zuyd Oost
Zuyd Oost ten Oosten
Zuyd Oost
Zuyd Oost ten Zuyden
Zuyd Zuyd Oost
Sud Est quart au Sud
ZUYD
Sud Est
Sud Sud Est
Sud Est quart au Sud
Sud Est
Sud Est quart a l'Est



C'eſt la plier en rond.

MANOEUVRE Roüée & pliée en rond. *Muis.*

ROUER à tour. *Een touwerk met de Zon opſchieten.*

C'eſt la plier de gauche à droit.

ROUER à contre. *Een touwerk tegen de Zon opſchieten.*

C'eſt roüer la manœuvre de droit à gauche.

ROUE manœuvres. *Schiet op.*

C'eſt un commandement que l'on fait, pour faire replier les manœuvres lors-qu'elles ont ſervi.

ROUE d'afût de canon. *Wiel.*

ROUET à Bittord. Voiez Retorſoir.

ROUET de poulie. *Schijf.*

C'eſt une petite roüe canelée, de bois, de fer, ou de cuivre, qu'on poſe dans une piéce auſſi de bois, ou de fer, & qui par le moien d'une corde poſée ſur ſa canelure ſert à élever des fardeaux. On lui donne auſſi le nom de Poulie, quoi-que ce ſoit celui de la machine entiére.

ROUET de poulie de chaloupe. *Een ſchijf in de ſteven van de ſloep om 't anker op te ligten.*

C'eſt ainſi que l'on apelle une poulie de fonte, ou de fer, qui ſe met à l'avant ou à l'arriére de la grande chaloupe, pour lever l'ancre d'afourché, ou une autre ancre que l'on ne veut pas lever avec le vaiſſeau.

ROUGE. Boulets Rouges. *Gloeijende kogels.*

Ce ſont des boulets qu'on fait rougir dans une forge, dont on charge le canon, pour mettre le feu aux lieux où ils tombent, quand ils y trouvent des matiéres combuſtibles.

„Pour tirer les boulets rouges, il faut bourrer d'abord la poudre d'un tam-
„pon de bois, qui prenne bien-juſte; puis d'un autre tampon moins épais
„d'étoupe moüillée, ou d'un morceau de toile moüillé, ſur lequel on met
„le boulet, & l'on tire au même inſtant.

ROULEAU. *Een Rol.*

C'eſt une piéce de bois de figure cylindrique, qui ſert à mouvoir les plus gros fardeaux, pour les faire aller d'un lieu à un autre.

ROULEAU ſans fin, ou Tours terriéres. *Winde, Windas, Een braadt-ſpit dat in een munnik leit, en met kalven van agter geſlooten is.*

Ce ſont des rouleaux aſſemblez avec des entre-toiſes, ou des moiſes. On les fait rouler par le moien de leviers: ils ſervent à mener de groſſes piéces & ſont fort néceſſaires dans les ateliers.

ROULER. La mer Roule. *De zee rolt.*

Cela ſe dit lors-que les vagues de la mer s'élèvent & ſe déploient ſur un rivage uni.

ROULER. Un vaiſſeau Roule, Un navire Roule. *Het ſchip ſchokt, rotſt, ſchudt en beweegt, ſlingert.*

C'eſt l'agitation & le balancement d'un vaiſſeau d'un côté à l'autre, c'eſt-à-dire qu'il ſe panche ſans ceſſe ſur l'un ou ſur l'autre de ſes côtés, tantôt à babord, & tantôt à ſtribord; ce qui arive ſoit par le défaut de ſa conſtruction, ou par celui de ſa mâture, de ſon envergure, ou de ſa charge mal-arrimée.

ROULER, Roller, Crouler un bateau. *Hobbelen.*

C'eſt quand des gens qui ſont dans un bateau ſe donnent des mouvemens de côté & d'autre, ſoit par jeu, ou par beſoin, pour faire balancer le bateau auſſi de côté & d'autre.

ROULIS d'un vaiſſeau. *Het ſchokken, warlen, of ſlingeren van een ſchip.*

C'eſt l'agitation qu'il a en roulant d'un bord ſur l'autre, à babord & à ſtribord.

ROUTE. *Vaar-weg, Vaar-waater.*

C'eſt le chemin qu'on tient en mer, & l'endroit, ou le parage, par où l'on paſſe.

NOTRE ROUTE étoit Sud-oüeſt. *Wy liepen, of zeilden Suid-weſt aan.*

ROUTE. *Loop, Koers.*

C'eſt auſſi le cours du vaiſſeau.

FAIRE ROUTE. *Aangaan, Aangang maaken, Voort-zeilen, Vaart-maaken, Gaan, Ergens op aan houden, Ergens na toe vaaren, Koers ſtellen, Sijn kours gaan.*

C'eſt naviguer, ou cingler où l'on veut aller. Nous fîmes route au Nord-eſt.

PORTER à Route, ou, Faire droite Route, Aller à Route. *Goede koers ſetten, Koers regt uit regt aan ſetten, Koers gaan daar na men gedeſtineert is, Koers houden.*

C'eſt-à-dire, Courir en droiture au lieu où on a deſſein d'aller, ſans faire eſcale, ou ſans relâcher, & ſans qu'il y ait dérive.

EN changeant de bord nous porterons à Route. *Wy konnen koers zeilen over de andere boeg.*

DONNER la Route. *De weg wijſen; Streeken doen ſetten, of veranderen.*

On dit, en parlant des galéres, Donner la prouë. Voiez, Commander.

CONTINUER, ou, Pourſuivre ſa Route. *Sijn koers vervolgen, Reis voort-ſetten.*

FAUSSE ROUTE. *Afvalling, Wan-koers.*

C'eſt la dérive d'un vaiſſeau qui s'écarte & qui ne fait point ſa route en droiture. Durant deux jours nous fîmes fauſſe route, autant par la dérive que nous cauſoient les courans, que par l'ignorance des Pilotes.

FAIRE fauſſe Route. *Een quaade ſtreek neemen.*

C'eſt quand on prend ſans deſſein & par erreur une autre route que celle qu'on doit tenir.

FAUSSE ROUTE. *Veranderinge van koers, Wan-koers.*

Cela ſe dit auſſi quelquefois d'un changement de courſe qu'on fait volontairement de nuit pour éviter ſon ennemi. Si le Maître fait fauſſe route, donne frauduleuſement lieu à l'altération ou confiſcation des marchandiſes &c. il ſera puni corporellement.

FAIRE fauſſe Route. *Ter zijden af weg zeilen, Van koers veranderen.*

C'eſt pour éviter un vaiſſeau qui chaſſe.

CHANGER de Route. *Streek veranderen.*

FAIRE pluſieurs Routes. *Verſcheide koerſen aanſtellen.*

On dit auſſi qu'on a fait pluſieurs routes, pour dire qu'on a couru pluſieurs bordées en louviant.

FAIRE la même Route qu'un autre vaiſſeau. *Heen leggen met iemandt.*
C'eſt aller au même endroit, & courir ſur le même air de vent. Voiez, Bord, Courir même bord.

A LA ROUTE. *Hou uw koers, Hou ſtreek regt heen.*
C'eſt un commandement qui ſe fait au Timonier, afin-qu'il gouverne au rumb de vent qu'on lui a ordonné de ſuivre.

E'S-TU à la Route? *Leit gy aan de koers?*
C'eſt une queſtion qu'on fait au Timonier, pour ſavoir s'il gouverne à l'air de vent qu'on lui a marqué.

ROUTIER. *Een ſtreek-tafel-boek met zee-kaarten, Roetier, Graad-boek met zee-kaarten.*
C'eſt un livre qui par ſes cartes marines, ſes aſpects de côtes, & ſes obſervations ſur les diverſes qualités des parages de la mer, donne des inſtructions pour la route des vaiſſeaux.

VENT ROUTIER. Voiez, Vent.

R U.

RUBORD, Rebord. *De kimmegang van een ſchuit.*
C'eſt un terme de charpenterie qui ſignifie le premier rang des planches ou bordages d'un bateau foncet, ou autre, qui ſe joint à la ſemelle, ou ſole, & qui eſt la premiére piéce qui s'élève du fond du bâtiment. Le ſecond rang de ces planches s'apelle le Deuxiême Bord; le troiſiême rang, Troiſiême Bord; & le dernier qui joint le deſſous du platbord, s'apelle Sous-barque.

RUCHE d'un vaiſſeau. Voiez, Rouche.

RUM, ou Reun. *Ruim.*
C'eſt un eſpace pratiqué dans le fond de cale d'un vaiſſeau, pour y arranger les marchandiſes de ſa cargaiſon, & c'eſt de-là qu'on a dit, Arrumer, Arrimer, ou Arruner, pour dire, arranger dans le rum les marchandiſes dont le vaiſſeau eſt chargé; & le mot d'Arrimage, qui veut dire arrangement. On confond ſouvent les termes de Rum & de Fond de cale, & ce dernier même eſt plus uſité que l'autre.

ETRE de bon Rum. *Alles in goedt ſchik houden.*
C'eſt-à-dire, Etre de bon ordre. Tenir ſon Rum, c'eſt garder ſon rang.

AVOIR du Rum à fond de cale. *Veel ruimte in 't ruim hebben.*
C'eſt-à-dire qu'il y a de l'eſpace.

DONNER Rum à une pointe de terre, ou à une roche. *Ruimte geven, afhouden.*
C'eſt s'en éloigner à diſcrétion. Voiez, Honneur.

RUMB de vent. *Streek, Windt-ſtreek.*
C'eſt une ligne qui repréſente ſur le globe terreſtre, ſur la bouſſole, & ſur les cartes marines, un des trente-deux vents qui ſervent à la conduite d'un vaiſſeau. Ainſi le Rumb que ſuit le vaiſſeau eſt conçu comme ſa route, ſon cours, ſon ſillage, ſon eau, & ſa trace navale. Mais quoi-que dans une ſignification générale on donne le nom de Rumb à chaque trait ou pointe de compas, on ne laiſſe pas de les diſtinguer en rumbs entiers, ou vents principaux; en demi-rumbs, & en quarts de rumbs. Il y a même quelques Pilotes qui pour plus d'éxactitude, ont une ſubdiviſion de demi-quarts de rumbs. La diviſion la plus généralement reçuë eſt celle qui établit huit rumbs entiers, huit demi-rumbs, & ſeize quarts de rumbs; ce qui fait le nom-

nombre de trente-deux vents : de-ſorte que l'horiſon eſt diviſé en trente-deux parties, ou pointes de compas, dont il y en a toujours quelqu'une qui doit conduire le vaiſſeau, quand il fait route. La diſtance compriſe entre chaque rumb entier eſt de quarante-cinq degrès : celle du rumb entier au demi qui lui eſt proche eſt de vingt-deux degrès & trente minutes, autrement vingt-deux degrès & demi ; & celle du rumb entier au plus proche quart de rumb eſt d'onze degrès quinze minutes, de-ſorte qu'il y a toujours onze degrès quinze minutes entre chacun des trente-deux rumbs.

S A.

SABLE. *Sandt.*

C'eſt une ſorte de terre legére, menuë, & ſans aucune conſiſtance, mêlée de petits grains de gravier.

SABLE mouvant. *Wel-ſandt, Drijf-ſandt.*

SABLE vaſard. *Modderagtig ſandt.*

C'eſt du ſable mélé de vaſe, que l'on trouve à la ſonde.

SABLE. *Sandt-looper, Uur-glas.*

C'eſt une ſorte d'horloge qui meſure des heures, ou des demi-heures, par l'écoulement du ſable qui ſort d'une phiole pour entrer dans une autre. Ces deux phioles, qui ſont proprement abouchées l'une ſur l'autre, ſe mettent dans une boîte à jour, & il y a autant de ſable dans l'une qu'il en peut couler pendant une heure, ou demi-heure. Ce ſable ſe fait de coquilles d'œufs ſéchées au feu, bien-pulvériſées & bien-tamiſées. On ſe ſert de ces horloges dans les navires. Voiez, Horloge.

SABLE. Manger ſon Sable. *De glauſen eer ſy uit zijn omkeeren.*

C'eſt tourner l'horloge avant que le quart ſoit fait, & que tout le ſable ſoit écoulé, ce qui eſt une friponnerie puniſſable du matelot qui veut faire lever le quart avant le tems limité.

„Le Quartier-maître a l'œil à ce que celui qui eſt au gouvernail ne mange „pas ſon ſable.

SABORD, Sabords. *Poort, Poorten, Poort-gaaten.*

C'eſt une embraſure, ou canoniére, dans le bordage d'un vaiſſeau, pour pointer les piéces de canon. La partie inférieure du ſabord s'apelle Seüillet, & quelques-uns donnent auſſi ce même nom à la partie ſupérieure. La diſtance ordinaire entre deux ſabords eſt de ſept piés. Il y a autant de rangs de ſabords qu'il y a de ponts. Chaque rang eſt ordinairement de quinze ſabords dans les plus grands vaiſſeaux, ſans compter ceux de la ſainte-barbe & les batteries qui ſont ſur les châteaux. On apelle Premiére Batterie celle qui eſt la plus baſſe ; elle doit être pratiquée ſi haute que dans le gros tems elle ne ſe trouve pas ſous l'eau, & ne devienne pas inutile par ce moien. La Seconde Batterie eſt au pont du milieu ; & la troiſiéme eſt ſur le dernier pont. Chaque ſabord doit avoir ſa drague & ſon palan.

„Pour trouver la hauteur que les ſabords doivent avoir il faut diviſer en trois „parties l'eſpace d'entre les deux ponts, vis-à-vis le grand mât, & poſer „le ſeüillet du bas enſorte que ſa partie ſupérieure ſoit au niveau du haut „de la premiére de ces trois parties, & que la partie inférieure du ſeüillet „du haut deſcende au niveau du bas de la plus haute de ces trois parties, „& la partie du milieu ſera le trou du ſabord, auquel on donnera un quart „plus de largeur que de hauteur. Au regard de la diſtance qu'on leur peut

„, donner cela dépend de la conſtruction du bâtiment, & de la maniére dont „, les genoux, les éguillettes, la cuïſine, la dépence, les cadènes de hau-„, ban & autres parties ſont placées; auquel éfet le Charpentier doit bien „, prendre ſes meſures en traçant ſon modèle. Les ſabords ne doivent point „, être les uns au-deſſus des autres.

FERMER les ſabords. *De Poorten toedoen.*

C'eſt laiſſer tomber les mantelets deſſus.

FAUX-SABORD. *Looſe Poort.*

C'eſt un cadre de bois, garni d'une toile goldronnée. On y fait une ouverture avec une petite manche par laquelle la volée du canon paſſe. On s'en ſert à couvrir un ſabord lors-qu'on ne le veut pas fermer d'un mantelet. C'eſt auſſi la figure d'un ſabord faite dans le bois, ou avec de la peinture, pour tromper les gens.

TANT de Sabords par bande, Par éxemple quatorze. *Soo veel poorten op elk zy, by voorbeeldt veertien; Elk laag heeft ſoo veel poorten.*

C'eſt-à-dire qu'il y a quatorze ſabords dans le côté du vaiſſeau, par chaque batterie.

SABORDS de l'arriére, dans la chambre du Canonier. *Kruis-poorten.*

SABORDS pour le leſt. *Ballaſt-poorten.*

SABURRE. C'eſt du leſt. Voiez, Leſt.

SACHETS de mitrailles. *Schroot-ſakken.*

Ce ſont de petits ſacs de toile que l'on remplit de mitrailles, ſoit pour armer des canons, ſoit pour armer des pierriers.

SACQUIER. *Een Opſiender op het laaden en loſſen van ſout.*

C'eſt un petit Oficier qui eſt établi en de certains ports de mer, pour charger & décharger le ſel & les grains d'un vaiſſeau, & les tranſporter dans des ſacs; & c'eſt de-là que vient le mot de Sacquier.

SAFRAN de gouvernail. *Schegge van 't roer.*

C'eſt une piéce de bois plate & droite qu'on aplique ſur la longueur du gouvernail, afin-qu'en lui donnant plus de largeur elle en facilite l'éfet.

SAFRAN de l'étrave. *Stemp-hout, Loef-hout, Bit aan d'onder-knies.*

C'eſt une piéce de bois qu'on atache depuis le deſſous de la gorgére, ou coupe-gorge, juſques ſur le rinjot, & qui ſert à faire venir le vaiſſeau au vent lors-que, par le défaut de ſa conſtruction, il refuſe & n'y vient pas bien. On apelle cela, Donner de la pince à un vaiſſeau.

SAFRAN. *Klik aan het roer.*

C'eſt auſſi la planche qui eſt à l'extrémité du gouvernail d'un bateau foncet. Les barres qui ſoutiennent les planches du remplage ſont apuïées ſur celle-là. C'eſt encore une groſſe piéce de bois qu'on ajoûte au bas du gouvernail d'un yacht, & qui y fait une aſſez grande ſaillie en-dehors.

SAILLE. *Set aan.*

C'eſt un mot en uſage parmi les matelots, qui eſt prononcé par pluſieurs enſemble, en élevant ou pouſſant quelque fardeau.

SAIN. Parage Sain, Côte Saine & nette. *Een geſondt kuſt.*

C'eſt-à-dire qu'il n'y a point de roches ni bancs aux environs, & que cette côte eſt ſure.

UNE Roche Saine. *Een geſondt klip.*

C'eſt-à-dire qu'il n'y a rien de dangereux que ce qui paroît.

BOIS SAIN. *Goedt en gaaf en geſondt hout.* Voiez, Bois.

SAINE. Voiez, Seine.

SAINT-AUBINET. *Een half-voor-vinkenet.*

C'eſt un pont de corde ſuporté par des bouts de mâts poſez en-travers ſur le platbord, à l'avant des vaiſſeaux marchands.

SAINTE-BARBE, Gardiénerie, Chambre des Canoniers, Loge. *Konſtaapels-kaamer.*

C'eſt le lieu où le Maître Canonier tient partie de ce qui concerne les utenſiles de ſon artillerie. C'eſt un retranchement de l'arriére du vaiſſeau au-deſſus de la ſoute.

„La ſainte-barbe d'un vaiſſeau de 134. piés de long, doit avoir 29. piés „de longueur: ſon fronteau doit être poſé contre le derriére du mât d'ar„timon, entre le 2. & le 3. bau. La porte doit être à babord, à 4. piés „du bord, & avoir 4. piés de large par le bas, & 3. piés 9. pouces par le „haut.

SAÏQUE. *Een Saik.*

C'eſt une ſorte de bâtiment Grec dont le corps eſt fort chargé de bois. Il porte un beaupré, un petit artimon, & un grand mât qui s'élève avec ſon mât de hune à une hauteur extraordinaire, & il eſt ſoutenu par des galaubans & par un étai qui répond de la pointe du mât de hune ſur le beaupré. Ce bâtiment n'a ni miſéne, ni perroquet, ni haubans, & ſon pacfi porte une bonnette maillée.

SAISINE. *Seizing.*

C'eſt une petite corde qui ſert à en ſaiſir une autre.

SAISINE de beaupré. Voiez, Lieure.

SAISIR une manœuvre, *Een touw ſeizen, vangen, beleggen.*

C'eſt la bien amarrer.

SAISIR l'ancre contre le bord. *Anker-vangen.*

C'eſt l'amarrer à ſa place.

SALAISON. *Bequaam tïjdt om vleeſch tot de zee-vaart te ſouten.*

C'eſt le tems propre à ſaler les viandes pous les embarquemens.

SALE. Côte Sale. *Vuilen, Een vuile kuſte.*

C'eſt-à-dire qu'une telle côte eſt dangereuſe, qu'elle eſt pleine de bancs; & ſemée de baſſes & de battures.

VAISSEAUX SALES. *Vuile ſchepen.*

C'eſt quand ils ont été longtems à la mer; & qu'il s'y eſt ataché des filandres & des cravans.

SALOIRE. Voiez, Quart de rond.

SALUT. Le Salut, Action de Salüer. *Salutatie, Eer-ſchoot, Groet, Begroet.*

Contre-ſalut. *Weer-groet.*

C'eſt une déférence & un honneur qui ſe doit rendre ſur mer, non-ſeulement entre les vaiſſeaux de différente nation, mais encore entre ceux d'une même nation, lors-qu'ils ſont diſtinguez par le rang de Oficiers qui les montent, & qui y commandent. Ces reſpects conſiſtent à ſe mettre ſous le vent, à amener le pavillon, à l'embraſſer, à faire les premiéres & les plus hombreuſes décharges d'artillerie pour la ſalve, à ferler quelques voiles & particuliérement le grand hunier, à envoier quelques Oficiers à bord du plus puiſſant, & à venir moüiller ſous ſon pavillon, ſelon-que la diverſité des

oca-

ocaſions éxigé quelques-unes de ces cérémonies. Les vaiſſeaux marchands, ſaluënt les vaiſſeaux de guerre. Quelquefois parmi les nations qui peuvent entrer en concurrence, chaque vaiſſeau de guerre qui eſt ſur la côte, ou à la vuë des terres de ſa nation, reçoit le ſalut d'un vaiſſeau étranger, & le lui rend enſuite. Le vaiſſeau qui eſt au vent d'un autre, eſt obligé de ſalüer le premier.

VOICI ce que porte la plus nouvelle Ordonnance, qui eſt celle de 1689. au ſujet du Salut & du Contre-ſalut.

Les vaiſſeaux du Roi de France, portant pavillon d'Amiral, de Vice-amiral & Contre-amiral, Cornettes & flames ſaluëront les places maritimes & principales fortereſſes des Rois, & le ſalut ſera rendu coup pour coup à l'Amiral & au Vice-amiral, & aux autres par un moindre nombre de coups, ſuivant la marque de commandement.

Les places & fortereſſes de tous autres Princes & Républiques ſaluëront les premiéres l'Amiral, & le ſalut leur ſera rendu, ſavoir par l'Amiral d'un moindre nombre de coups, & par le Vice-amiral coup pour coup. Les autres pavillons inférieurs ſaluëront les premiers. Mais les places de Corfou, Zante, & Céfalonie, & celles de Nice & de Ville-franche en Savoie, ſeront ſalüées les premiéres par le Vice-amiral. Aucun navire de guerre ne ſaluëra une place maritime qu'il ne ſoit aſſüré que le ſalut lui ſera rendu.

Les navires du Roi portant pavillon, & rencontrant ceux des autres Rois portant des pavillons égaux aux leurs, ſe feront ſalüer les premiers en quelques mers & côtes que ſe faſſe la rencontre; ce qui ſe pratiquera auſſi dans les rencontres de vaiſſeau à vaiſſeau, à quoi les étrangers ſeront contrains par la force, s'ils en font difficulté.

Le Vice-amiral & Contre-amiral de France rencontrant le pavillon Amiral de quelque autre Roi, ou l'étendard Roïal des galéres d'Eſpagne, ils ne feront aucune difficulté de les ſaluër les premiers. Le vaiſſeau portant pavillon Amiral rencontrant en mer les galéres d'Eſpagne, ſe fera ſalüer le premier par celle qui portera l'étendard Roïal.

Les eſcadres de galéres de Naples, Sicile, Sardaigne, & autres, apartenant au Roi d'Eſpagne, ne ſeront traitées que comme galéres patrones, quoi-qu'elles portent l'étendard Roïal, & ſeront ſeulement ſalüées par le Contre-amiral de France, & ſaluëront les premiéres le Vice-amiral, qui les y contraindra en cas de refus. La même choſe aura lieu pour les galéres portant le premier étendard de Malte, & de tous autres Princes & Républiques. Tous les navires de guerre François ſe feront ſalüer par la galére patrone de Génes.

Les vaiſſeaux portant cornettes & flames ſaluëront les pavillons de l'Amiral & Contre-amiral des autres Rois, & ſe contenteront qu'il leur ſoit répondu par un moindre nombre de coups.

Les vaiſſeaux des moindres E'tats portant pavillon Amiral, & rencontrant celui de France, plieront leur pavillon, & ſaluëront de 21. coups de canon; & enſuite celui de France aïant rendu le ſalut ſeulement de 13. les autres remettront leur pavillon.

Le Vice-amiral & Contre-amiral de France ſeront ſalüez de la même maniére par les moindres E'tats. Leur Amiral ſaluëra pareillement le premier le Vice-amiral & Contre-amiral de France; mais il ne pliera ſon pavillon

que

que pour l'Amiral, enſorte-que cette déférence de plier le pavillon ne ſera renduë par les moindres E'tats qu'aux pavillons égaux, ou ſupérieurs.
Les vaiſſeaux du Roi, portant cornette, ſaluëront l'Amiral des moindres E'tats, & ſe feront ſalüer par tous les autres pavillons.
L'étendard Roïal de galéres de France ſaluëra le premier le pavillon Amiral, qui rendra coup pour coup, & l'étendard ſera ſalüé le premier par le Vice-amiral.
Le Vice-amiral ſera ſalüé par la patrone des galéres, à laquelle il répondra coup pourcoup, & elle ſera ſalüée par le Contre-amiral auquel elle répondra de-même. Lors-qu'il y aura pluſieurs vaiſſeaux de guerre enſemble, il n'y aura que le ſeul Commandant qui ſaluë.
Lors-qu'on arborera le pavillon Amiral, ſoit dans les ports, ou à la mer, il ſera ſalüé par l'équipage du vaiſſeau ſur lequel il ſera arboré, de cinq cris de Vive le Roi, & les autres vaiſſeaux le ſaluëront en pliant leur pavillon ſans tirer du canon. Le pavillon du Vice-amiral ſera ſeulement ſalüé par trois cris de tout ſon équipage, le Contre-amiral & les Cornettes par un cri; & à l'égard des flames elles ne ſeront pas ſalüées.
Les vaiſſeaux du Roi, portant pavillon de Vice-amiral & Contre-amiral, rencontrant en mer le pavillon Amiral, le ſaluëront de la voix, plieront leurs pavillons, & abaiſſeront leurs hautes voiles.
Le Contre-amiral, Cornettes & autres vaiſſeaux de guerre, abordant le Vice-amiral, le ſaluëront ſeulement de la voix, en paſſant à l'arriére, pour ariver ſous le vent. Les vaiſſeaux de guerre François qui ne porteront ni pavillon ni cornettes, ſe rencontrant à la mer ne ſe demanderont aucun ſalut. Il eſt défendu à tous Commandans & Capitaines François de ſalüer les places des ports & rades du Roïaume, où ils entrent & moüillent ordinairement: comme auſſi de tirer du canon dans les ocaſions de revuës & des viſites particuliéres qui leur pourroient être faites ſur leurs bords.
Seront ſeulement ſalüez du canon l'Amiral, le Vice-amiral, le Gouverneur de la Province, faiſant leur premiére entrée dans le port. Le vaiſſeau portant pavillon Amiral dans un port rendra le ſalut. Le Roi ſe trouvant en perſonne dans ſes ports, ou ſur ſes vaiſſeaux, ſera ſalüé de trois ſalves de toute l'artillerie, dont la premiére ſe fera à boulet.
L'Année 1672. ſa Majeſté Britannique étant venuë à bord du Saint Philippes, qui étoit monté par M. le Comte d'Eſtrées Vice-amiral de France, elle fut ſalüée de trois décharges générales de la mouſqueterie de l'eſcadre Françoiſe, & de trente-cinq coups de canon par chacun des vaiſſeaux François; mais Sa Majeſté y étant revenuë quelque tems après avec la Reine ſon E'pouſe, elle ne voulut être ſalüée que de quelques cris de l'équipage qui fit retentir les mots de Vive le Roi, ſans qu'on tirât un coup de canon.
„Les vaiſſeaux des Provinces Unies ne baiſſent point le pavillon les uns de-
„vant les autres, mais ils ſe ſaluënt de quelques coups de canon, le moin-
„dre en dignité ſalüant celui qui eſt au-deſſus de lui, & le plus jeune ſon
„ancien. Celui qui eſt plus élevé en dignité répond d'un moindre nombre de
„coups, mais celui qui n'a que l'avantage de l'ancienneté répond d'un pa-
„reil nombre.
„Les vaiſſeaux des plus anciens Colléges ſont les premiers en rang, & ne
„ſaluënt que les derniers. Ceux qui ſont de Colléges égaux en ancienne-
„té,

„té, tiennent leur rang ſelon le tems de la réception & preſtation de ſer-
„ment des Commandans, ſans aucun égard au lieu d'où ils ſont. Tou-
„tes ces choſes s'obſervent par une ancienne coutume de bienſéance, ſans
„qu'il y ait aucun ordre, ou Réglement, ſur ce ſujet.
„Les vaiſſeaux des Provinces Unies baiſſent le pavillon du mât, & la plus
„haute voile juſqu'à mi-mât, devant les navires de guerre Anglois, ſur
„les côtes d'Angleterre, & nulle part ailleurs, ſuivant une ancienne cou-
„tume que l'uſage a établie.
„Aucuns vaiſſeaux ne ſont obligez d'amener en pleine mer devant d'autres,
„s'il n'y a quelque ancienne pratique qui y donne lieu.
„La bienſéance oblige les vaiſſeaux des Républiques à ſalüer les premiers
„les vaiſſeaux des Têtes Couronnées, s'ils ſont de la même qualité que
„ceux des Républiques qui les rencontrent. Le ſalut ſe fait en tirant le
„canon, en paſſant à l'arriére du vaiſſeau qu'on ſaluë, & en mettant le
„canot à la mer. Toutes leſquelles choſes néammoins ſe font librement,
„& non en vertu d'aucun droit qui y contraigne.
„Les navires de guerre des Têtes Couronnées répondent au ſalut de ceux
„des Républiques, ou d'un pareil nombre de coups, ou d'un moindre nom-
„bre, ſelon-que les Commandans ſont plus ou moins civils.
„Les Vice-amiraux des Têtes Couronnées ſaluënt l'Amiral des Provinces
„Unies d'un pareil nombre de coups; mais ni les huniers ni les pavillons
„ne s'amènent point à la rencontre des navires de guerre des Têtes Cou-
„ronnées & de ceux des Provinces Unies, ſi ce n'eſt dans le cas ci-deſſus
„mentioné.
„C'eſt le pavillon de Commandement que les Oficiers Généraux amènent,
„lors-qu'il s'agit de ſalüer. Que s'ils n'ont pas de pavillon, ils amènent
„ſeulement la voile. En pareille ocaſion on rehiſſe & les pavillons & les
„voiles auſſi promtement qu'il eſt poſſible. Ceux qui entrent dans un port
„étranger ſont obligez de ſalüer de la maniére établie par les Souverains du
„lieu, à-moins qu'il n'y ait quelque traité particulier entre le Souverain du
„lieu & le Souverain des vaiſſeaux qui arivent. Le ſalut ſe fait de quel-
„ques volées de canon, ſans amener ni le pavillon ni les voiles, après-
„que l'ancre eſt moüillée & que les voiles ſont ferlées. Les Seigneurs
„ou Commandans du lieu répondent au ſalut ou de pareil nombre de coups,
„ou d'un moindre nombre, & cela par civilité & ſans aucune obligation.
„On ne baiſſe jamais l'enſeigne de poupe que lors-que les vaiſſeaux ont
„été vaincus & pris.
„Il ſemble que le ſalut du pavillon eſt plus humble que celui de la voile,
„puis-que les Rois ſe relâchent plus volontiers ſur le dernier que ſur le
„premier.
„Les vaiſſeaux marchands rencontrant en mer des navires de guerre, les ſaluënt
„du canon, s'ils ſont d'une nation avec qui ils ne ſoient point en guerre.
„Dans tous les ports on fait l'honneur aux Oficiers Généraux étrangers
„de leur répondre des châteaux & forteresſes d'un pareil nombre de coups;
„mais on répond d'un nombre beaucoup moindre aux ſimples Capitaines,
„& quelquefois on ne leur répond point-du-tout. En Portugal on ſaluë
„l'Amiral ou le Vice-amiral des Provinces Unies du même nombre de
„coups qu'ils ont ſalüé.

„On n'amène jamais les flames, quoi-qu'on rencontre des vaiſſeaux de-
„vant leſquels on a coutume d'amener le pavillon.
„Lors-qu'on baiſſe le pavillon, on n'amène point la voile, comme étant
„inutile de baiſſer tous les deux enſemble. On ſaluë plus ſouvent des voi-
„les que du pavillon, parce-qu'il y a peu de vaiſſeaux qui portent des pa-
„villons. Les navires de guerre des Provinces Unies ne portent plus gué-
„res de pavillons, afin d'éviter tout différent.
„La République de Veniſe a le rang devant toutes les Républiques de
„l'Europe, comme étant la plus ancienne; de-ſorte que les vaiſſeaux des
„Provinces Unies ſaluënt les premiers les vaiſſeaux Vénitiens qui leur ren-
„dent pareil ſalut; ce qui doit s'entendre d'égal à égal vaiſſeau, car
„un navire de guerre Vénitien ſaluë le premier un vaiſſeau Pavillon Hol-
„landois.
„Les navires de guerre des Provinces Unies atendent le ſalut de ceux de
„Génes & des autres Républiques, & s'ils le font on le leur rend ou de
„pareil nombre, ou d'un moindre nombre, ſelon-qu'il y a lieu.
„Quand il arive de vaiſſeaux étrangers dans un port, où il y a déja d'autres
„vaiſſeaux auſſi étrangers égaux à ceux qui arivent, ou au-deſſus, & non
„autrement, la coutume eſt que ceux qui arivent font le ſalut. Ce n'eſt
„pas que perſonne ſoit tenu de rendre aucun honneur à des étrangers dans
„un port étranger, ſi ce n'eſt qu'il le veüille bien faire, quoi-que les
„étrangers qui ſont dans le port ſoient d'une qualité au-deſſus de ceux qui
„arivent.
„Ce n'eſt qu'en entrant dans un port qu'on eſt obligé de ſalüer les forte-
„reſſes & châteaux, mais non-pas en ſortant, cependant cela ſe pratique
„ſouvent par civilité.
„Quand des navires de guerre ſe ſéparent en mer c'eſt le plus jeune Capi-
„taine qui ſaluë, & on lui répond d'un pareil nombre de coups. Les Hol-
„dois ſaluënt d'un nombre impair, quoi-que la plupart des autres nations
„ſaluënt d'un nombre pair; dequoi on n'a point d'autre raiſon à rendre que
„la coutume.
„Pour un même ſalut quelquefois on fait deux ou trois décharges; mais
„à chaque fois on diminuë le nombre des coups, & le ſalut ſe rend d'un pa-
„reil nombre, ſi les Oficiers ſont égaux en dignité; ou d'un moindre nom-
„bre de coups s'il y a de la différence.
„Les vaiſſeaux des Républiques atendent le ſalut des navires des Souve-
„rains qui ſont au-deſſous des Rois.
„Les vaiſſeaux Vénitiens ſe faiſoient autrefois ſalüer par les Turcs. Sous
„l'Empereur Soliman l'Amiral des Turcs aïant rencontré l'Amiral de Ve-
„niſe, & refuſé de baiſſer le pavillon devant lui, le Vénitien tomba ſur
„le Turc & lui coula deux galéres à fond, ce qui fut la ſource d'une gran-
„de & cruelle guerre.

SALUER. de la mouſqueterie. *Met muſketterij ſalueeren.*

C'eſt quand on tire une ou trois ſalves de mouſqueterie. C'eſt une maniére de ſalüer qui a coutume de précéder le ſalut du canon, & qui ſe fait ſeulement a l'ocaſion de quelque fête.

SALUER du canon. *Met 't geſchut begroeten, Met los branden van 't kanon ſalueeren.*

C'eſt

C'eſt tirer un nombre de coups de canon, trois, cinq, ſept, neuf, à bale, ou ſans bale, ſelon-qu'on veut rendre plus ou moins d'honneur à ceux qu'on ſaluë. Les navires ſaluënt à nombre impair, & les galéres par un nombre pair. Le vaiſſeau qui eſt ſous le vent d'un autre eſt obligé de ſalüer le premier.

SALUER de la voix. *Saluceren met roepen, Lang Leeve De Koning.*

C'eſt crier une ou trois fois, Vive le Roi; ce que tout l'équipage fait étant tête nuë. Ce ſalut ſe fait après celui du canon, ou lors-qu'on ne peut ou qu'on ne veut pas tirer du canon.

SALUER du pavillon. *Met de vlag ſtrijken, of de wimpel op ſchoot haalen, begroeten.*

On ſaluë du pavillon de deux maniéres, ou en l'embraſſant & le tenant contre ſon bâton enſorte qu'il ne puiſſe voltiger, ou en l'amenant & le tenant de telle maniére qu'il ſoit impoſſible de le voir: c'eſt-là le plus grand ſalut de tous.

SALUER des voiles. *Met de zeilen, of met 't ſtrijken van 't zeil begroeten.*

Ce ſalut ſe fait en amenant les huniers à mi-mât, ou ſur le ton: il n'y a que les vaiſſeaux qui ſont ſans canon qui ſaluënt de cette ſorte.

SALUER à boulet. *Met ſcherp groeten.*

SALUT. Voiez ci-deſſus.

RENDRE le Salut. *Weer-groeten, Reſalueeren.*

C'eſt faire ce qu'a fait celui qui a ſalüé le premier, ou lui rendre quelques coups de canon moins.

SAMEQUIN. *Een Samkijn.*

C'eſt une ſorte de vaiſſeau marchand Turc, dont on ne ſe ſert que pour aller à terre.

SAMOREUX. *Samereus.*

C'eſt un bâtiment extrémement long & plat, qui navigue ſur le Rhin & ſur les eaux internes de Hollande, où les ſamoreux aportent ordinairement du bois. Le mât en eſt de deux piéces & fort haut: il eſt tenu par des cordages à l'arriére & aux côtés.

SANCIR. *Sinken, Te grondt gaan.*

C'eſt couler & deſcendre à fond.

NAVIRE qui a Sanci ſous ſes amarres. *Een ſchip aan de grondt, of voor ſijn anker geraakt.*

C'eſt-à-dire qu'un vaiſſeau a coulé bas, & qu'il s'eſt perdu tandis qu'il étoit à l'ancre. Voiez, Courant, Etre emporté par les courans.

SANDALE. *Een Sandaal.*

C'eſt une ſorte de bâtiment du Levant, qui eſt fait pour l'allége des gros vaiſſeaux.

SANGLES. *Servings, Matten, Plaaten, Platingen.*

C'eſt un entrelaſſement de bittord, qu'on met en différens endroits d'un vaiſſeau, comme ſur les cercles des hunes, ſur les premiers des grands haubans, & ailleurs. Ces ſortes de ſangles empêchent que les manœuvres ne ſe coupent.

SANGLONS. *Sog-ſtukken.* Voiez, Fourcats.

SAORRE, Quintillage. *Ballaſt.*

C'eſt un terme dont on ſe ſert ſur les côtes de la Méditerranée. Voiez, Leſt.

SAPIN. *Denneboom, Sperreboom.* Voiez Bois.

SAPINETTES. *Schulpen.*

Ce ſont de petits coquillages qui s'engendrent ſous un vaiſſeau qui á été longtems à la mer.

SAQUER la voile. *Het zeil beſlaan, of inneemen.*

C'eſt un mot Normand, pour dire, Ferler, ſerrer, ou mettre la voile dedans.

SAQUER. *Voort-ſtooten, Voort-ſetten, Voort-duuwen.*

C'eſt auſſi un terme du commun des matelots, qui veut dire, Pouſſer de l'avant, ou de côté.

SARDINS. Voiez, Jardins & Galeries.

SART, Goëſmon, Varech. *Kroos.*

Ce ſont des herbes qui croiſſent au fond de la mer, & qu'elle en arrache en de certains tems. Elle les rejette à la côte, & ces herbes ſervent à fumer les vignes & les champs. On les nomme Goëſmon ſur les côtes de Bretagne, Varech ſur les côtes de Normandie, & Sart ſur les côtes du païs d'Aunix, de Xaintonge, & de Poitou. On dit, La coupe du Sart, ou du Varech.

SART détaché des rochers. *Steen-kroos.*

SART fleuri. *Kroos met bloemen.*

SARTIE. *Allerhande tuig tot een ſchip, Zeil en treil.*

Ce terme eſt en uſage ſur la mer Méditerranée, pour ſignifier toutes ſortes d'agreils & d'apparaux pour équiper un vaiſſeau.

SASSES. *Hoos-vaaten.*

Ce ſont des pelles creuſes propres à tirer l'eau.

SASSOIRE. Voiez, Quart de rond.

SAUGUE. *Een Sauge.*

C'eſt le nom que l'on donne à un certain bateau pêcheur de Provence.

SAUMACHE. Voiez, Somache.

SAUSSISSON, Sauciſſon. *Beuling.*

C'eſt une eſpéce de boïau de toile rempli de poudre à canon, qui ſert dans un brulot à conduire le feu depuis les dales juſques aux artifices.

SAUT. *Een ſwaar waater-val.*

Ce terme ſe dit d'une chute d'eau qui ſe fait dans le deſcendant de quelques riviéres de Canada, où les canots ne peuvent naviguer.

DONNER un Saut à la bouline. *Een ſchootje, ſcheutje, ſlag, of ſchrikje aan de boelijn geven.*

C'eſt larguer d'un pié ou deux la manœuvre qu'on apelle bouline.

SAUTE. *Sta by de ſchoot, Sta by de boelijn; Loop na de groote ree, Loop na de boegſpriet.*

Ce terme eſt fort uſité au-lieu de celui de Va; car on dit ordinairement lors-qu'on commande; Saute ſur ce point; Saute ſur le beaupré; Saute ſur la vergue pour alléger les cargues-fond.

SAUTER. Le vent Sauta au Nord. *De windt kroop na het Noorden, liep Noordelijk, verliep Noord.*

C'eſt-à-dire que le vent changea & paſſa d'un rumb à l'autre. Le vent qui étoit Nord-oüeſt, ſauta au Nord-eſt, c'eſt-à-dire qu'il ſe fit Nord-eſt. On dit encore; Le tems fut très-rude, & les vents ſautérent tellement de rumb

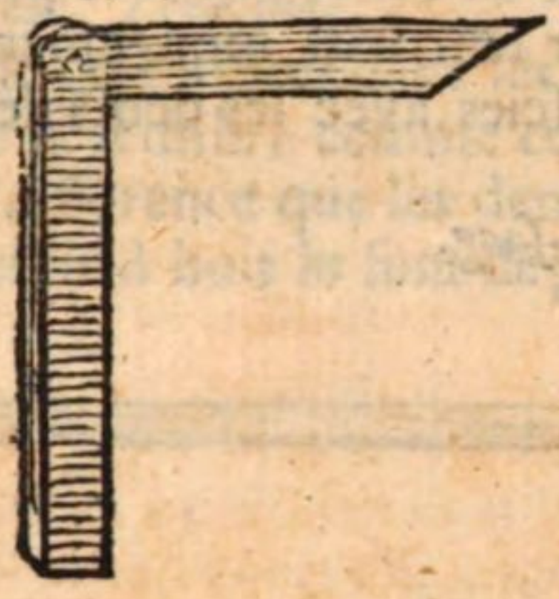
en rumb, qu'en dix horloges ils firent le tour de la bouſſole.

LE vaiſſeau a Sauté en l'air. *Het ſchip is geſprongen.*

SAUTER à l'abordage. *Enteren en overſpringen.* Voiez, Abordage.

SAUTERELLE. *Swei.*

C'eſt un inſtrument fait ordinairement de bois, & preſque ſemblable au buveau, car elle eſt toute droite & comme une équaire pliante qui s'ouvre & qui ſe ferme de même qu'un compas, pour former & pour tracer des angles, & auſſi pour prendre des meſures ſur le trait & ſur l'ouvrage. Les deux branches de la ſauterelle doivent être d'une égale largeur par-tout, ce qui n'eſt pas au buveau. C'eſt proprement une fauſſe-équerre, qui eſt apellée Sauterelle par les Menuïſiers.



SAUVAGE, Sauvement, Action de Sauver. *Berging.*

C'eſt quand on s'emploie à recouvrer & à ſauver les marchandiſes perduës par un naufrage, ou jettées à la mer, à-cauſe du gros tems qui a obligé d'alléger le vaiſſeau: le tiers en apartient à ceux qui les ſauvent.

SAUVAGE, Frais du Sauvement. *Borg-loon.*

C'eſt le paiement qu'on donne à ceux qui ſauvent quelque choſe, ou la part qu'ils ont à ce qu'ils ſauvent.

SAUVAGE. Faire le Sauvage, Sauver. *Bergen.*

SAUVEGARDE, ou, Tirevieille. *Klim-ſtag, Loop-ſtag.*

C'eſt une corde amarrée au bas du beaupré, & qui montant à l'étai de miſéne en deſcend pour s'amarrer aux barres de la hune de beaupré. Cette ſauvegarde ſert aux matelots qui font quelques manœuvres de la ſivadiére & du tourmentin, pour marcher en ſeureté ſur le mât de beaupré.

SAUVEGARDE du gouvernail. *Sorglijn, Een ſwaare taalie aan 't roer.*

C'eſt un bout de corde qui traverſe la méche du gouvernail & qui eſt ſaiſie à l'arcaſſe du vaiſſeau.

SAUVEGARDES. *Ruſten, Ruſt-lijnen in 't galioen.*

Cela ſe dit encore de deux cordes que l'on fait regner depuis les bouts de l'éperon juſques aux ſous-barbes des boſſoirs. Elles ſervent à empêcher que les matelots qui ſont dans l'éperon pendant la tempête ne tombent à la mer.

SAUVE-RABANS, ou, Tordes. *Leiſſels, Worſten om de ree, Hoedtjes om de ree geſpijkert.*

Ce ſont des anneaux de corde qu'on met près de chaque bout des grandes vergues, afin d'empêcher que les rabans ne ſoient coupez par les écoutes de hune. Depuis les deux tiers de la grande vergue vers les deux bouts il faut garnir d'étropes qu'on apelle Sauve-rabans.

SAUVER. Voiez, Sauvage.

SAUVEURS. *Bergers.*

C'eſt ainſi qu'on apelle ceux qui ont ſauvé, ou pêché les marchandiſes perduës en mer, ou parce-que la tempête a obligé d'en décharger le vaiſſeau. Ils ont le tiers de ce qu'ils ſauvent, ou-bien on convient avec eux pour leur paiement.

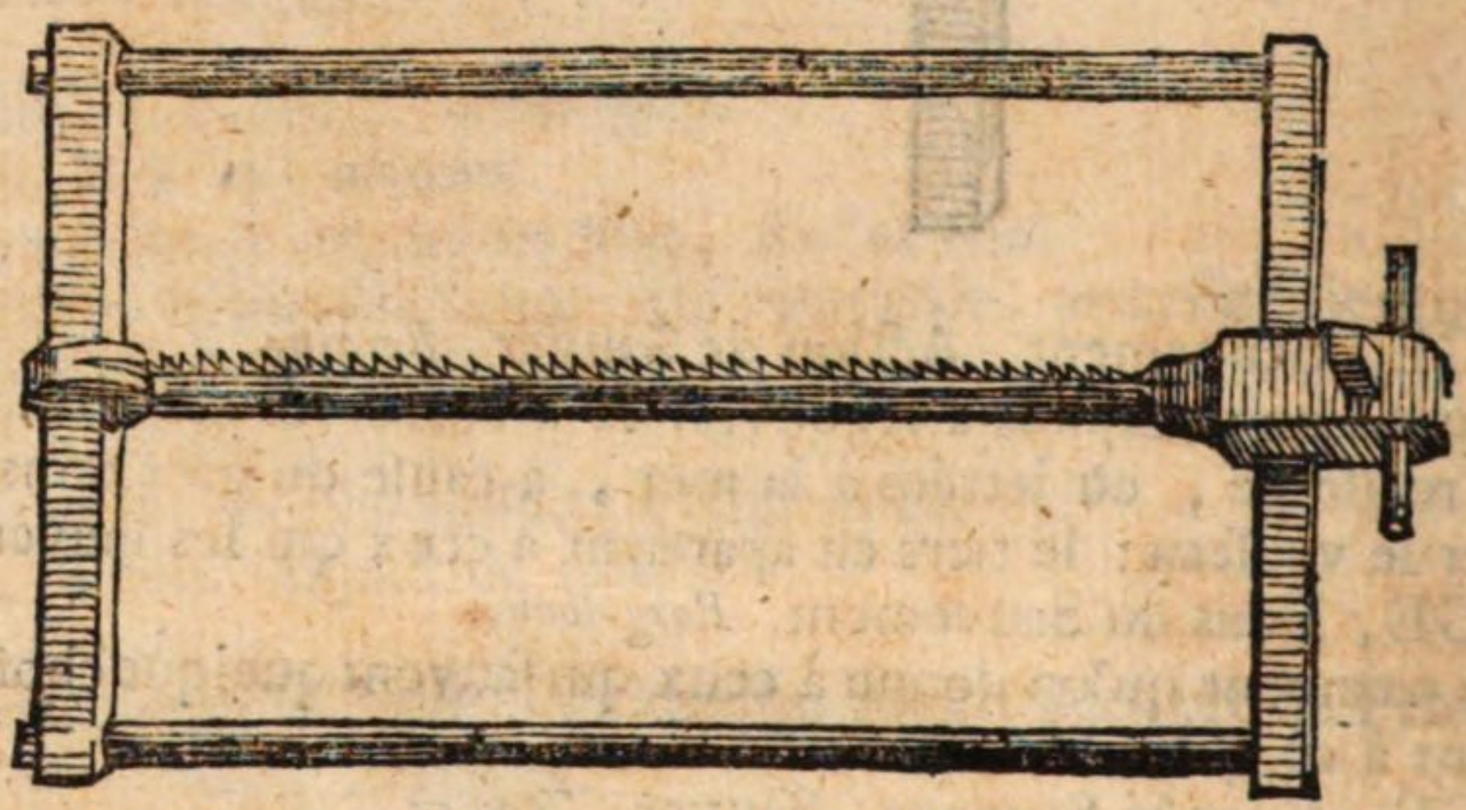
S C.

SCHOUE. Voiez, Prame.

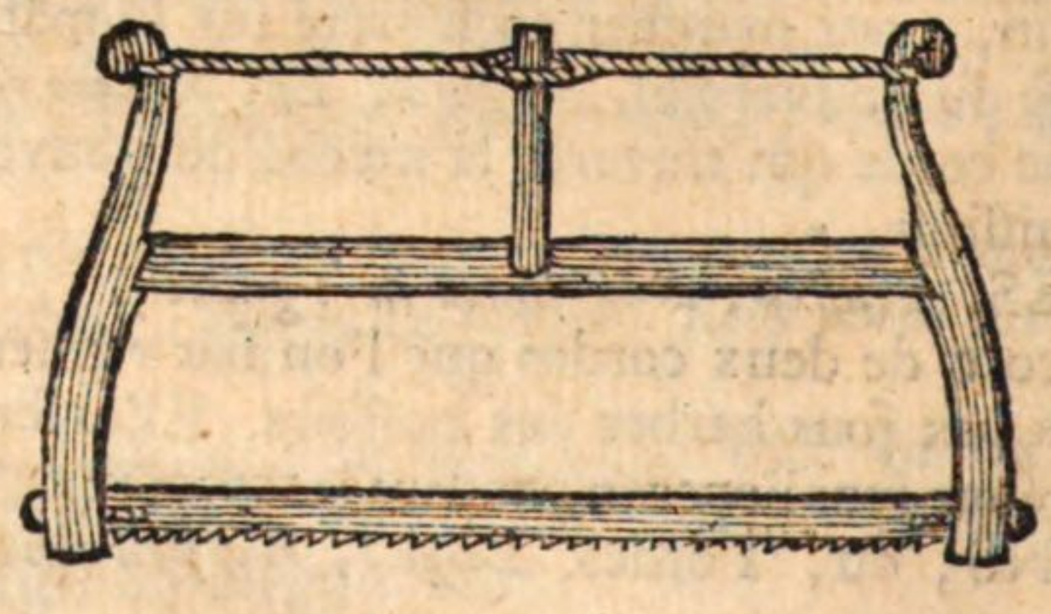
SCIE. *Een Saag, of Zaag.*

C'eſt une lame de fer longue & étroite, taillée d'un des côtés par de petites dents. Il y en a de diverſes ſortes pour ſcier le marbre, la pierre, & le bois. Il ne s'agit ici que de celles qui ſont propres à ſcier le bois. Il y a des moulins à ſcie qui par leur ſeul mouvement ſcient des poutres pour faire des planches. Les ſcies avec les dents détournées de part & d'autre ſont pour le bois.

SCIE à refendre. *Een Schulp-ſaag.*



SCIE à débiter. *Een Raam-ſaag, Span-ſaag.*



SCIE à ſcier de long. *Een Kraan-ſaag.*

Ces ſortes de ſcies ont un afûtage à chaque bout que les ouvriers apellent Main.

SCIE nommée Paſſe-par-tout. *Trek-ſaag.*

Ces ſcies ſervent à ſcier de gros arbres dans les forêts. Elles n'ont qu'un manche à chaque bout de la feüille, comme celles avec quoi on ſcie la pierre tendre, mais il y a cette différence que les dents des ſcies de pierre ne ſont pas détournées, & que celles à bois le ſont de part & d'autre, avec un tourne-à-gauche.

SCIE à tenon. *Een kleine Span-ſaag.*

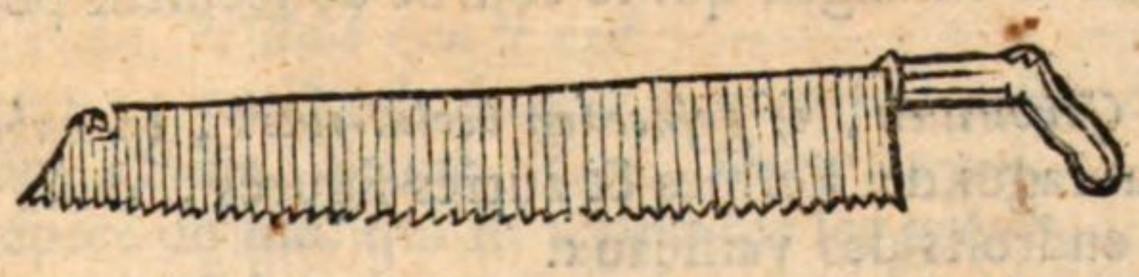
Cette ſcie eſt large, fort mince & a de petites dents auſſi fort minces.

SCIE à tourner. *Een Span-ſaag.*

Elle eſt étroite, avec des viroles au bout des bras.

SCIE à main. *Een Handt-ſaag.*

Elle a une poignée courbée.



SCIE à main, Egogine. *Een ſchrob-ſaag.*

Elle a une poignée droite.

SCIER. *Saagen, Zaagen.*

C'eſt couper avec une ſcie.

SCIER. Scier à culer. *Riemen ſtrijken, Averregts roeiſen, Deiſen.*

C'eſt nager en arriére, ramer à rebours, pour ſe retirer en reculant, ce qui fait qu'on revient ſur ſon ſillage ſans montrer ni la poupe ni le flanc. Tous les bâtimens à rames évitent par-là le revirement, & préſentent toujours la prouë.

METTRE à Scier, ou, Mettre à culer. *De zeilen op de maſt braſſen, om te deiſen.*

C'eſt

C'eſt-à-dire, Mettre le vent ſur les voiles, ce qui fait que le vaiſſeau recule au-lieu d'avancer.

SCIER ſur le fer. *Over-ſtuur ſtrijken, om 't anker klaar te houden.*

C'eſt-à-dire, Ramer à rebours, ce qui ſe fait quand une galére eſt chargée d'un vent traverſier dans une rade où elle eſt à l'ancre. Les rames par ce mouvement la ſoutiennent ſur ſon fer contre les vagues qui en venant de la mer pourroient la jetter contre la côte.

SCIE. *Strijk.*

C'eſt un commandement pour faire ſcier.

SCIE tribord. *Strijk aan ſtier-boord.*

C'eſt un commandement pour faire que les avirons du côté droit ſcient.

SCIE babord. *Strijk aan bak-boord.*

C'eſt un commandement pour faire ſcier les rameurs du côté gauche.

SCITIE, Satie, Setie. *Satye, Sety, Scity.*

C'eſt une maniére de barque d'Italie, ou de petit vaiſſeau à un pont, que l'on navigue avec des voiles Latines. Les Grecs & les Turcs donnent ce même nom à leurs barques.

SCORBUT, ou Scurbut. *Scheur-buik.*

C'eſt une maladie qui prend ſur mer & principalement dans les voiages de long cours, pendant leſquels la corruption de l'air marin, les choſes ſalées qu'on mange, & le vin pur que l'on eſt obligé de boire lors-que les eaux ſont gâtées, altérent la maſſe du ſang, enflent le corps, le rempliſſent de puſtules, & infectent l'haléne. On commence à s'apercevoir de cette maladie par une grande enflure des gencives où il ſe forme enſuite de malins ulcéres. La langueur qu'elle cauſe ne peut être ſoulagée qu'en prenant terre, ou en ſe frotant du ſang des tortuës de mer. On ſe peut auſſi ſervir utilement du jus d'orange, ou de citron. Le ſcorbut eſt familier dans tous les lieux maritimes, à-cauſe que l'air y eſt rempli de particules acres qni s'échapent de la mer. On l'apelle auſſi Mal de terre. Voiez, Chirurgien.

SCOÜE. *De kimme van een buikſtuk.*

C'eſt l'extrémité de la varangue qui ſe courbe doucement pour être entée avec le genou.

SCULPTURES. *Gehouwen, of geſneeden beeldt-werk, en hakke-borden.*

Ce ſont divers ouvrages de Termes & autres figures, dont on fait des ornemens en divers endroits des vaiſſeaux.

SCUTE. *Schuit.*

C'eſt un petit eſquif, ou canot, que l'on emploie au ſervice d'un vaiſſeau. Le mot Flamand ſignifie toute ſortes de bateaux.

S E.

SEC. Un vaiſſeau qui eſt à Sec, qu'on met à Sec. *Een ſchip dat op droog ſt, dat men op droog brengt.*

C'eſt-à-dire qu'il eſt échoüé, ou qu'on le met hors de l'eau pour le radouber.

„C'eſt preſque toujours par la prouë qu'on met à ſec les vaiſſeaux legers & „étroits; mais pour les vaiſſeaux larges & qui ſont gros, ou forts d'échan„tillon, on les y met par le côté: on prend pour cet éfet le tems du demi„flot, & l'on cherche un fond de ſable, s'il eſt poſſible d'en trouver.

SEC. Vaiſſeau qui met à Sec, ou Vaiſſeau qu'on met à mâts & à cordes. *Sonder zeilen laaten drijven, Onder zee leggen, Laaten onder zee ſchieten, Alle de zeilen inneemen.*

C'eſt-à-dire que ce vaiſſeau a toutes ſes voiles ferlées, qu'il ne porte aucune voile, & qu'elles ſont toutes pliées. On dit, Les Corſaires ont coutume de mettre leurs vaiſſeaux à ſec pour empêcher que de jour il ne ſoient découverts de loin, & la nuit ils apareillent & font route ſur ceux qu'ils ont vu paſſer. On naviguc auſſi à ſec lors-que le vent eſt forcé. Voiez, Mettre les voiles dedans.

SECOND. Vaiſſeau Second. *By-ſtaander, Noodt-hulp, Macker.*

On dit, Second de l'avant & Second de l'arriére, comme Matelot de l'avant & Matelot de l'arriére. Voiez, Matelot, Vaiſſeau Matelot.

SECRET d'un canon. Voiez, Lumiére.

SECRET d'un brulot. *Laad-gat.*

C'eſt l'endroit du brulot par où le Capitaine qui le veut brûler y met le feu.

SECRETAIRE de chaque Collége de l'Amirauté. *De Secretaris van elk Collegie van d'Admiraliteit.*

„C'eſt en Hollande une charge à-peu-près ſemblable à celle des Grêfiers. „Ils gardent les Actes, & tiennent régître de toutes les Réſolutions qui „ſont priſes. Ils ont leurs Commis, qui s'apellent auſſi Clercs, ainſi qu'en „France.

SEILLEAU. *Puts, Putſel.*

C'eſt un Seau. En terme de mer on dit Seilleau.

SEILLURE, Sillage, Eau, Hoüage, Oüaiche. *Sog, Vaar-waater.*

C'eſt la trace navale ou le chemin du vaiſſeau. Le Commandant arbora un pavillon rouge aux haubans d'artimon, pour faire ſignal aux vaiſſeaux de ſe rendre ſur ſa ſeillure. Sillage eſt plus uſité.

SEIN. *Zee-boeſem, Inham.*

C'eſt au regard de la mer ce qu'une péninſule eſt au regard de la terre, un golfe d'une petite étenduë, c'eſt-à-dire, une petite mer environnée de terre qui n'a de communication à une autre mer que par un paſſage.

SEIN d'une voile. *'t Buik van 't zeil.*

C'eſt ſon creux, ou l'endroit que le vent fait enfler quand il eſt dedans.

SEINE, Saine, Séne, Seime. *Zege, Seeg, Zeegen.*

C'eſt une epéce de filet qui ſe traîne ſur les gréves. On donne ce même nom à un rets à pêcher dont on ſe ſert dans les petites riviéres. Il a deux grandes aîles & une longue naſſe. La ſeine eſt fort utile aux vaiſſeaux qui naviguent aux côtes de l'Afrique & de l'Amérique.

SE'JOUR. *Leg-tijdt.*

C'eſt le tems qu'un vaiſſeau demeure dans un port ou dans une rade étrangére. On dit, Jours de Séjour pour les navires de guerre, & Jours de planche pour les vaiſſeaux marchands. Voiez, Jours.

SELLE de Calfat. *Breeuwers-ſtoel, Brou-ſtoel.*

C'eſt une eſpéce de petit cofre fait de planches, dans lequel un Calfat met ſes inſtrumens, & qui lui ſert de ſiége lors-qu'il calfate ſur le pont d'un vaiſſeau.

SEMALE. *Smal-ſchip.*

„La Semale qui ſignifie Bâtiment étroit, & la Semaque, *Smak-ſchip*, qui „s'apelle auſſi en Flamand, *Wijdt-ſchip*, ou Bâtiment large, ſont des bâti„mens d'une même conſtruction, & la différence de largeur eſt même aſ„ſez ſouvent très-peu conſidérable. La Semale eſt aſſez étroite pour paſ„ſer au-travers de la ville de Gouda, ou Tergoude, en Hollande, par les „écluſes qui y ſont; & la Semaque, qui eſt trop-large, n'y pouvant paſ„ſer, paſſe en-dehors, le long des murailles de la ville, par une autre éclu„ſe. C'eſt de-là que vient la différence du nom. Ces bâtimens naviguent „ſouvent de Hollande à Anvers & ailleurs en Flandre. On s'en ſert auſſi, „pour mener des marchandiſes à bord des grands vaiſſeaux, & pour en ra„porter. Le gouvernail eſt fort-large & fort peſant, parce-que ces bâti„mens n'étant pas aigus & tirant peu d'eau, cette petite quantité d'eau „n'eſt pas capable de faire beaucoup mouvoir le gouvernail: or l'on ſait „que plus le gouvernail reçoit d'eau & de mouvement, & mieux le vaiſ„ſeau gouverne. On tient donc le gouvernail des ſemales bien-large, a„fin-qu'il reçoive plus d'eau & qu'il ait plus de mouvement.

„VOICI le devis d'une Semale de 58. piés de long, de l'étrave à l'étam„bord; 15. piés 8. pouces de large de dehors en dehors; 4. piés de creux „pris derriére le bau du mât, & 6. piés 4. pouces pris de deſſus le fond de „cale juſques ſous les goutiéres; le tout pié d'onze pouces, & pouces de „pié Rhénan.

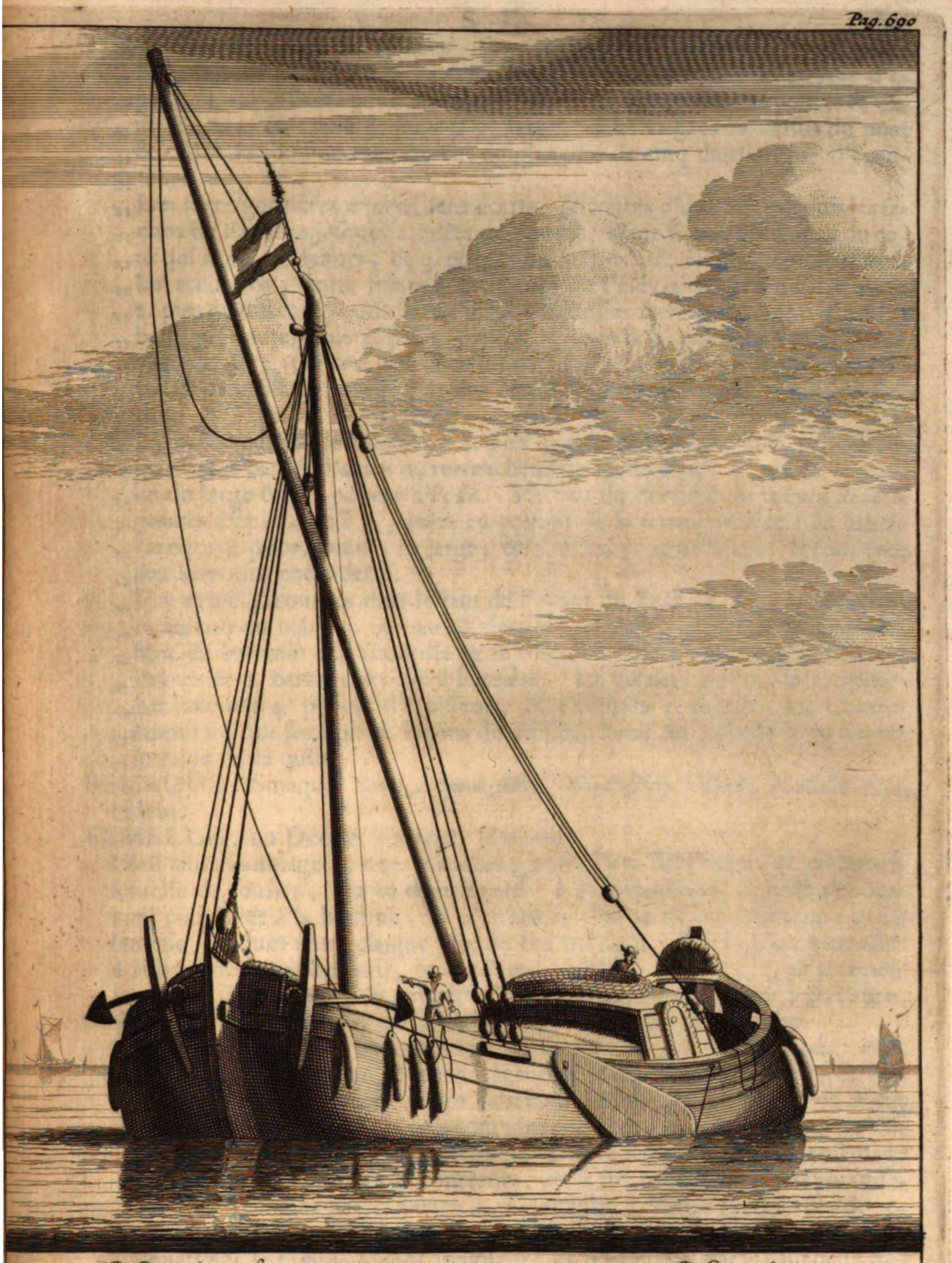
„La quille avoit 1. pié & 1. pouce de large, & 5. pouces d'épais, & ſeu„lement 4 pouces à l'endroit où elle ſe joint à l'étrave en-dedans. L'étra„ve avoit en-dedans 9. pouces d'épais, & 7. pouces en-dehors, étant toute „d'une piéce ſans brion, & auſſi ſans fauſſe étrave. La quête étoit de 5. „piés. On peut bien en donner un peu moins, mais jamais plus. L'étam„bord avoit 9. piés d'épaiſſeur en-dedans, 1. pié d'épaiſſeur en-dehors, „ſous la liſſe de hourdi, & 1. pié 9. pouces de quête. Le bâtiment avoit „4. piés de relevement à l'avant, & 6. pouces à l'arriére. Ce même or„dre de conſtruction s'obſerve dans toutes les Semales & Semaques, ſoit „qu'elles ſoient plus longues, ou plus courtes.

„Pour l'épaiſſeur du bordage de fond, il y avoit cinq bordages dans un pié „d'épaiſſeur de bois, & le dernier bordage, qui étoit de la même épaiſ„ſeur par le côté qui joignoit les autres, ou en-dedans, avoit 3. pouces & „demi d'épais par le côté qui étoit en-dehors, ou qui joignoit le premier „bordage des fleurs. Le premier bordage des fleurs avoit 3. pouces d'é„paiſſeur dans toute l'étenduë où il n'avoit point été chauſé. Le bordage „au-deſſus du premier bordage des fleurs avoit pareille épaiſſeur de 3. pou„ces par le côté du deſſous, mais par le côté du haut il n'avoit que l'épaiſ„ſeur des planches de cinq au pié, & tout le reſte du bordage étoit auſſi de „planches de cinq au pié.

„Les varangues avoient 7. pouces d'épais ſur la quille, & 7. pouces de lar„ge, & étoient à la diſtance de 8. pouces l'une de l'autre. Sur le bout de „chaque varangue étoit une allonge de 5. pouces & demi d'épaiſſeur par le „bas, & de 4. pouces par le haut. Dans la diſtance entre chaque varan„gue il y avoit un genou qui avançoit de 18. pouces ſur le fond & contre „le bordage, auſſi-haut que le bois le pouvoit permettre.

„La carlingue étoit de deux piéces en ſa largeur, & avoit 2. piés 6. pouces

de



Smal-Schip. *Semale.*

D.S. Fecit

„de large au milieu du vaiſſeau, 6. pouces d'épais ſous le cornet du mât, „& 4. pouces à l'arriére. Les bordages des fleurs avoient 3. pouces d'é- „pais, & 1. pié & 1. pouce de large: les ſerre-bauquiéres 2. pouces & de- „mi d'épais, & 1. pié 9. pouces de large. Les vaigres au-deſſus du pont „& celles du fond de cale étoient de planches de cinq dans un pié d'épaiſ- „ſeur.

„Les ſerre-goutiéres étoient ſans écarts, & toutes d'une piéce depuis les fa- „çons de l'arriére juſques à celles de l'avant, aïant 6. pouces d'épais du cô- „té qui étoit en-dehors, & 3. pouces en-dedans, & étant aſſemblées avec „les accotards, entre leſquels & le côté de l'élévation du pont il y avoit „2. piés de diſtance, qui faiſoient la largeur des ſerre-goutiéres. La plus „baſſe préceinte avoit 1. pié 2. pouces de large & 4. pouces d'épais, & dé- „bordoit de 2. pouces par le deſſous. La plus haute préceinte avoit un „pié de large & 3. pouces d'épais. Le franc-bordage avoit 3. pouces d'é- „pais.

„Le bau d'auprès du mât avoit 2. piés 4. pouces de large, & 8. pouces d'é- „pais. Le bau de l'avant du retranchement apellé *Rouf*, 1. pié & 1. pou- „ce de large & 10. pouces d'épais. Le bau du derriére du même *Rouf* 8. „pouces d'épais, poſé 9. pouces au-deſſous de la ſerre-goutiére: le bau de „l'arriére 1. pié 7. pouces de large, & 1. pié 2. pouces d'épais: le tout avec „des barrotins entre-deux.

„Il y avoit 4. courbes ſous le bau de l'avant du *Rouf*; 2. ſous la couverte, „6. au bau du mât; 4. au bau du derriére du *Rouf*, 4. au bau de l'arriére, „& 2. au barrotin de l'écoutille de la tille de l'arriére; deux guerlandes à „l'avant & 2. barres d'arcaſſe à l'arriére. Le cornet, ou les piéces du cor- „net avoient 4. pouces d'épaiſſeur, & l'eſquain 1. pouce. Le Contre- „étambord qui formoit les façons du vaiſſeau avoit 20. piés de long depuis „le talon de la quille.

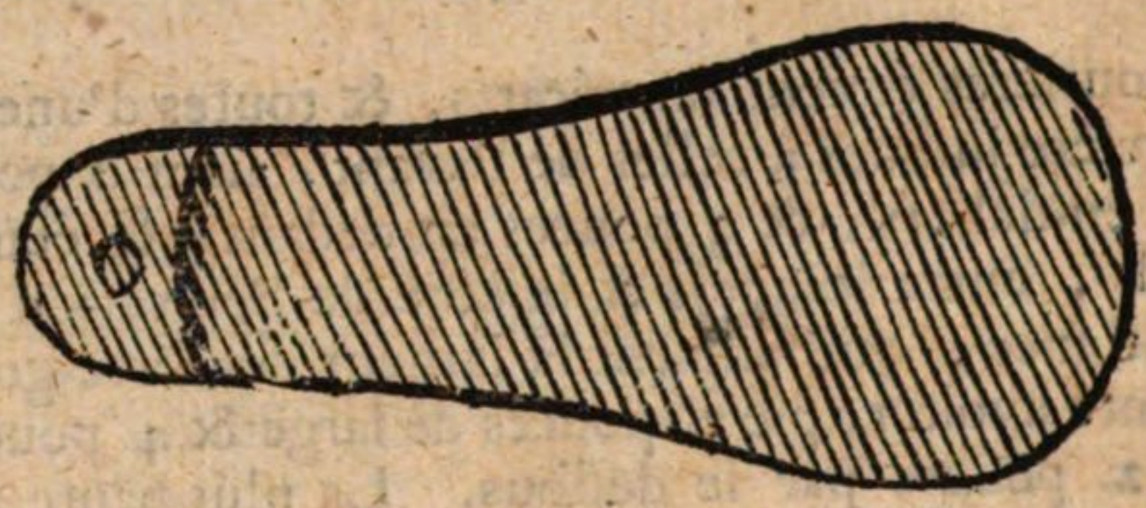
SEMAQUE, Smaque. *Smak*, *Smak-ſchip*, *Wijdt-ſchip*. Voiez l'article pré- cédent.

SEMELLE, ou Dérive. *Swaard*, *Zwaard*.

C'eſt un aſſemblage de trois planches, miſes l'une ſur l'autre, & taillées en ſemelle de ſoulier, ou en demi-ovale. Les belandes & les heus s'en ſer- vent pour aller à la bouline, & d'ordinaire chacun de ces bâtimens a deux ſemelles penduës une à chaque côté de ſon bordage. Lors-qu'on veut aller à la bouline ſoit à ſtribord, ou à babord, on laiſſe tomber à l'eau la ſemel- le qui eſt ſous le vent. & cela empêche le bâtiment de dériver; & l'autre ſemelle demeure penduë au bordage juſqu'au premier revirement.

„Sans les ſemelles les bâtimens legers auroient aſſez de peine à virer: elles „ſervent admirablement à ſoutenir le bâtiment dans l'eau, & à le faire tour- „ner à-peu-près comme ſur un cabeſtan. Mais lors-qu'il y a peu d'eau „ſous la quille les bâtimens tournent plus aiſément, parce-que peu d'eau fait „peu de réſiſtance, & fait peu dériver. Les ſemelles ſont d'un grand uſage „pour naviguer dans les eaux internes, mais ſur mer on n'en voit plus gué- „res qu'à quelques boïers quarrez, à quelques galiotes legéres, & à de pe- „tites buches. On leur donne de longueur deux fois le creux du bâtiment; „de largeur la moitié de leur longueur; & d'épaiſſeur par le haut deux fois „celle du bordage. Mais lors-que les bâtimens ſont deſtinez à naviguer

„dans des riviéres, ou autres eaux peu profondes, on les tient un peu plus „larges. Au-contraire on tient un peu plus longues & plus étroites celles „qui naviguent dans les eaux de Zélande & de Frise, & autres eaux pro„fondes & souvent agitées. Celles des bâtimens qui vont à la mer sefont „fort étroites.



SEMELLE. *De eerste plank in 't vlak, aan een schuit, van de kimmegang tot de kiel.*

On apelle aussi Semelles les piéces de bois qui font le pourtour du fond d'un bateau, & qui servent à en couturer le rebord.

SENAU. *Snauw.*

C'est une barque longue dont les Flamans se servent pour la course. Elle ne porte que vingt-cinq hommes au plus.

„Quoi-que les Senaus & les Pleites, dont on se sert beaucoup dans tous les „Païs-bas, soient au rang des Binnelandres, ou bâtimens qui naviguent „dans les eaux internes, ils ne laissent pas d'aller aussi fort-souvent à la „mer, nonobstant qu'ils n'aïent guéres que trois hommes d'équipage. Ce „sont des bâtimens longs & plats de varangues, dont tout le pont n'est que „d'écoutilles, avec des courcives aux deux côtés qui baissent au-dessous du „pont lequel est élevé. Leurs voiles sont comme celles de semaques, mais „elles sont plus grandes.

SENTINE. *Urk, Durk, Zoo, Waater-loosing.*

C'est un terme Levantin qui se prend indifféremment pour la vitonniére, ou pour l'eau puante & croupie qui s'y corrompt. Quand la sentine put extrémement c'est signe que le vaisseau ne fait guéres d'eau.

SENTINELLE au haut du mât. *Uit-kijker.* Voiez, Hune.

SENTINELLES de chaloupe. *Boot-waagters.*

SEP DE DRISSE, BLOC D'ISSAS, ROC D'ISSAS, Bloc, Marmot. *Knegt, Standt-blok.*

C'est une grosse piéce de bois quarrée, que l'on met debout sur la carlingue, d'où elle s'élève sur le pont. Au bout d'en-haut de cette piéce de bois sont trois ou quatre rouëts de poulies sur un meme aissieu, sur quoi passent les grandes drisses. Il y a deux grands Seps de drisse, l'un apellé Sep de drisse du grand mât, *De groote knegt*, qui sert à la grande vergue. L'autre est le Sep de drisse de misséne, *De Fokke-knegt*, qui sert à la vergue de misséne. Chacun est élevé au pié de son mât.

„Dans les petits bâtimens il y a au côté du mât une espéce de gros taquet „qui tient lieu de sep de drisse, auquel on amarre les cordages qui servent à „hisser les voiles, & les vergues ou balestons. Le nombre des Seps, ou Blocs, „n'est point fixé: il y en a beaucoup dans les grands vaisseaux, & encore

„plus

„plus à proportion dans les petits bâtimens. Il y en a ſur le haut pont, ſur „le pont qui eſt deſſous, & ſur le château d'avant. Le grand ſep de driſſe & „le ſep de driſſe de miſéne ſervent à amarrer la grande driſſe & la driſſe de „miſéne, & à hiſſer la grande voile & la miſéne. Les petits ſeps qui ſont „atachez aux grands, ſervent à mettre les mâts de hune hauts par le moien „des guindereſſes, & à manœuvrer les driſſes des huniers. Dans les flû„tes on met des poulies, ou rouëts, contre le bord, au-lieu de ſeps; & „auſſi des taquets, de même que contre le mât.

„Le grand Sep de driſſe d'un vaiſſeau de 134. piés de long, doit avoir 18. „pouces de large & 17. pouces d'épais: les poulies doivent avoir 17. pou„ces de long & 2. pouces d'épais, la quatriême poulie qui eſt en-dehors doit „avoir 1. pouce & demi d'épaiſſeur. La tête du ſep doit avoir un pié de „long. Les deux petits ſeps qui ſont au pié, & qui en doivent être à la „diſtance de 4. pouces, doivent avoir 1. pié de large & 6. pouces d'épais. „La tête doit avoir 7. pouces de long, & 7. pouces d'épais par le haut. „Au-deſſus il y a un bitton de demi-pié de largeur, & d'autant d'épaiſ„ſeur.

„Le Sep de driſſe de miſéne doit être placé à la „diſtance de 13. pouces du mât par-derriére. Il „doit s'élever de trois piés au-deſſus du château „d'avant, où il doit avoir 15. pouces d'épaiſſeur „& 6. pouces de largeur. La tête doit avoir 10. „pouces de long, 9. pouces & demi d'épais par le „haut, & 1. pié de large. Deux des poulies doi„vent avoir 1. pié 6. pouces de large, & la troi„ſiême 1. pouce & demi.

„Les deux petits Seps ou blocs de l'avant doi„vent avoir 9. pouces de large & autant d'épais. „Les poulies doivent avoir 10. pouces de large & „2. pouces d'épais. La tête doit avoir 8. pouces „de long, & 4. pouces d'épais par le haut; 8. pou„ces de large, & 3. pouces d'épais par le bas. Ils „doivent être placez contre les faix de pont, & „être atachez par leur pié aux courbatons de bit„tes, & entretenus par une cheville avec le bau. „Il doit y avoir au-deſſus des trous, un bitton „de 5. pouces d'épaiſſeur, & d'autant de largeur, „dont la tête doit avoir 8. pouces de long.

„Un autre Auteur Flamand dit qu'en général le „grand Sep de driſſe doit avoir d'épaiſſeur les 9. „dixiêmes parties de celle de la quille, & que „pour ſa longueur on la doit proportioner aux „poulies qu'on y doit mettre. Dans les navires „de guerre on le place ſur le bas pont; mais dans „les vaiſſeaux marchands & dans ceux de la Com„pagnie des Indes Orientales on le place ſur le haut pont. Le ſep de driſ„ſe de miſéne eſt auſſi placé ſur le bas pont dans les navires de guerre; mais „dans les autres vaiſſeaux il eſt ſous le château d'avant, & quelquefois

„ſur le château. Il doit avoir d'épaiſſeur une dixiême moins que le grand „ſep. Auprès de chacun de ces deux ſeps il y en a encore deux autres pe- „tits qui ſervent à manœuvrer les écoutes de hune, & les cargues. Ils „doivent avoir un tiers moins d'épaiſſeur que les grands ſeps auprès deſ- „quels ils ſont, & ils doivent avoir autant de largeur que „d'épaiſſeur.

„Le Sep de driſſe d'artimon, *De knegt by de beſaans maſt*, „*of*, *de beſaans knegje*, doit être placé à 1. pié & demi du mât. „Il doit s'élever de 2. piés au-deſſus du château d'arriére, & „avoir 10. pouces de large, & 8. pouces d'épais. La tête doit „avoir 5. pouces & demi de large, & 6. pouces d'épais. Les „poulies doivent avoir 8. pouces de large.

„Les grands navires ont encore un grand nombre d'autres „ſeps, ou blocs; ſavoir, 1. pour la driſſe d'artimon; 1. pour „la driſſe du grand hunier; 1. pour la la driſſe du petit hunier; 1 pour la „driſſe du perroquet de fougue; 2. pour les écoutes du perroquet de fougue; „2. pour les bras du grand hunier; 2. pour les balancines de la grande ver- „gue; 2. pour les cargues-boulines; 2. pour les cargues-fond de la grande „voile; 2. pour les cargues-fond du grand hunier; 2. pour les grandes bou- „lines; 2. pour les boulines du grand hunier; 2. pour les boulines de mi- „ſene; 2. pour les boulines du petit hunier; 2. pour les balancines de la „vergue de miſéne; 2. pour les bras de miſéne; 2. pour les bras du petit „hunier; 2. pour les cargues-bouline de miſéne; 2. pour les cargues-fond „de miſéne; 2. pour les retraites du petit hunier.

„La grandeur de tous ces ſeps, blocs, ou taquets, ſe doit proportioner par „l'épaiſſeur des cordages à l'uſage deſquels ils ſont deſtinez. Les garants „de ces cordages étant paſſez dans les ſeps ſont beaucoup plus aiſez à ma- „nœuvrer, & il y faut moins de gens. On trouve la plupart, ou preſque „tous ces blocs dans tous les vaiſſeaux, où ils ſont placez le long du bord, „& dans les autres endroits où ils cauſent le moins d'embaras.

PETIT SEP de driſſe, ou Bloc de petit bâtiment. *Polder*, *Bolder*.

C'eſt un bloc qu'on voit en pluſieurs endroits ſur les bordages, ſur-tout à l'avant & ſur la couverte, dans la tête duquel paſſe une cheville de bois fort longue, dont une partie demeure en-dehors par chaque bout, & l'on y amarre les manœuvres des tialques, des damelopres, des ſemalles, & d'autres ſemblables bâtimens, comme on les amarre à des taquets dans les grands vaiſſeaux.

SERGENT. *Klas Jakobſz.*

C'eſt un outil pour cambrer les planches qu'on chaufe. Voicz, Cambrer.

SERGENT, Crochet, David. *Een Kuipers klem-haak.*

C'eſt une barre de fer de 4. à 5. piés de long, & d'un pouce, ou neuf lignes de groſſeur en quarré, aïant un crochet en-bas, & un autre qui monte & deſcend le long de la barre, qu'on apelle main. Il ſert pour joindre ou tenir les piéces de bois lors-qu'on veut les coler, ou cheviller, & pour faire revenir la beſogne, c'eſt-à-dire, preſſer le bois l'un contre l'autre.

SERPER. *'t Anker ligten.*

C'eſt lever l'ancre; mais le mot Serper eſt affecté à la navigation des galéres & des bâtimens de bas-bord, qui ont une ancre à quatre bras nommez riſſons, ou grapins. Dès-que l'eſcadre fut apareillée les galéres ſerpérent.

SERRAGE, ou Serres du vaiſſeau. *Waagering, Waagers.* Voiez, Vaigre.

FAUX-SERRAGE. *Looſe waageringe, Garniering onder en dwars ſcheeps.*

Ce doit être ce qu'on apelle Grenier.

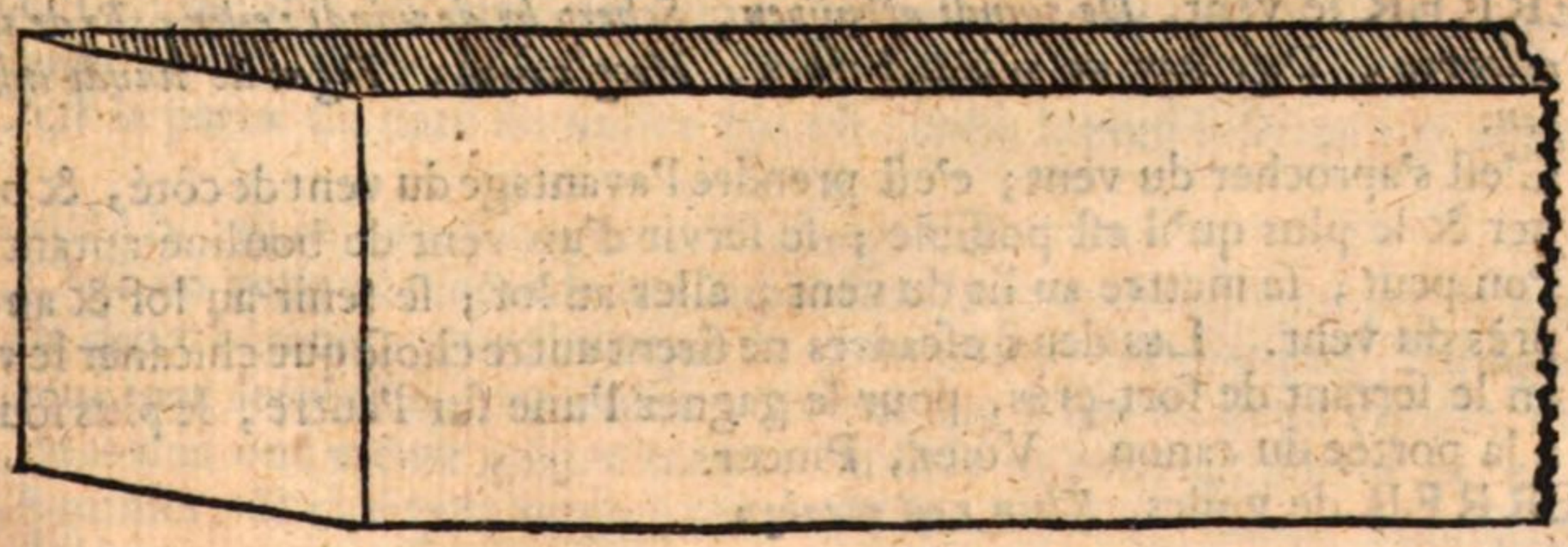
SERRES de mât. Voiez, E'tambraies.

SERRE-BAUQUIE'RES, Serre-bauquéres. *Balk-waagers, Bandt-wegers.*

C'eſt le nom que l'on donne à de longues piéces de bois ſur leſquelles le bout des baux eſt paſſé. Elles regnent autour du navire. Celles qui ſont ſous les baux du bas pont s'apellent, *Balk-waagers in't ruim.*

„On donne ſouvent aux ſerre-bauquiéres la moitié de l'épaiſſeur de l'étra-
„ve, priſe en-dedans: d'autres leur donnent les deux cinquiêmes parties de
„cette même épaiſſeur; & comme les entailles qu'on y fai pour y placer
„les baux les afoibliſſent un peu, on met encore au-deſſous de la ſerre-bau-
„quiére, dans les plus grands navires, une autre vaigre de la même épaiſ-
„ſeur.

„Selon quelques Charpentiers la Serre-bauquiére d'un vaiſſeau de cent-
„trente-quatre piés de long de l'étrave à l'étambordt, doit avoir deux piés
„ſix pouces de large au milieu du vaiſſeau, un pié dix pouces à l'arriére,
„& un pié huit pouces à l'avant. Elle doit avoir cinq pouces & demi d'é-
„paiſſeur au milieu du vaiſſeau, huit pouces à l'avant, & quatre pouces à
„l'arriére. Ses bouts de l'arriére ſont poſez deux piés au-deſſous de la pre-
„miére barre de contre-arcaſſe, & c'eſt-là qu'elle a un pié & dix pouces de
„large. La ſerre-bauquiére qui eſt au premier gabarit ſous le maître bau,
„eſt poſée cinq pouces & demi au-deſſous des goutiéres, & elle commence
„déja à être poſée à cette même hauteur, à vingt-ſix-piés de l'arcaſſe, en
„venant vers l'avant. C'eſt-là qu'elle commence à baiſſer, & elle conti-
„nüe toujours en allant vers l'arriére.



SERRE-BOSSE. *Ruſt-lijn*, *Ruſſeling*.

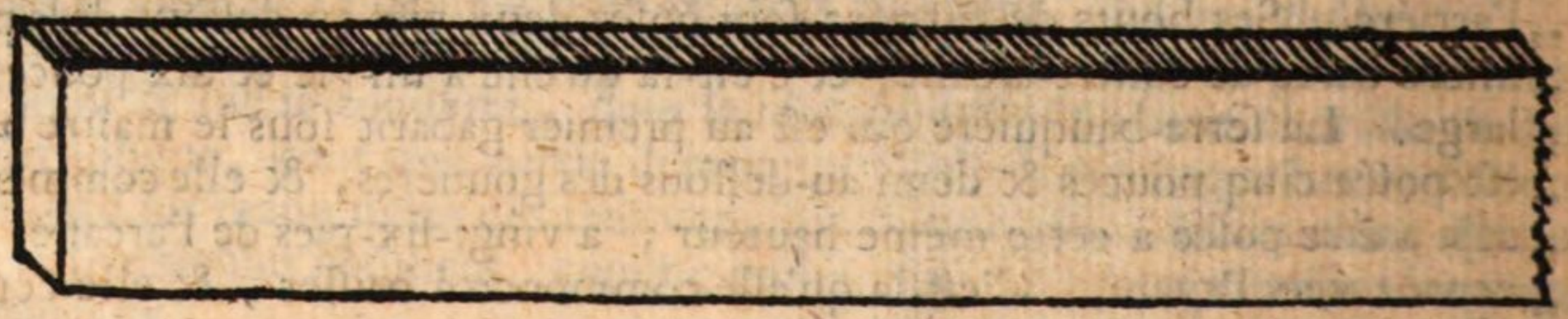
C'eſt une groſſe corde amarrée aux boſſeurs & aux environs, qui ſaiſit la boſſe de l'ancre quand on la retire de l'eau, & la tient amarrée ſur l'épaule du vaiſſeau.

SERRE-GOUTIERES *Lijf-houten*, *Waater-gangen*, *Gang-borden*, *Waaringen*, *Leg-waaringen*.

Ce ſont des piéces de bois qui faiſant le tour du vaiſſeau en-dedans, lui ſervent de liaiſon.

„Les Serre-goutiéres ſont poſées ſur les bouts des baux, & donnent contre „les allonges & les allonges de revers, ou contre les éguillettes, s'il y en a. „Elles ſont jointes & entretenuës avec les ceintes, & avec les baux & bar„rots, par de bonnes chevilles de fer. On leur donne ſouvent d'épaiſſeur „le tiers de l'épaiſſeur de l'étrave. Quelquefois on ne leur en donne pas „plus qu'en ont les bordages du pont. On donnne à celles qui ſont au châ„teau d'avant, & à la chambre du Capitaine, le quart de l'épaiſſeur de „l'étrave. Les trous des dalots ont leur commencement dans les ſerre-gou„tiéres. Elles s'enfoncent de deux pouces, ou deux pouces & demi, ou „plutôt de la moitié de leur épaiſſeur, dans des entailles qui ſont dans les „bouts des baux pour les recevoir. Au regard de leur largeur, on leur „en donne autant que le bois le peut permettre. Les deux ſerre-goutiéres „qui ſont à l'avant, dans la rondeur du château, s'apellent en Flamand, *Man„ſtukken aan lijf-houten*.

„Les Charpentiers qui ont réglé les proportions d'un vaiſſeau de 134. piés „de long, donnent aux ſerre-goutiéres du bas pont 19. pouces de large & „5. ou 6. pouces d'épais; à celles du haut pont 17. pouces de large & 3. „pouces & demi à 4. pouces d'épais; à celles du château d'avant 18. pouces „de large & 3. pouces & demi d'épais; à celles de la chambre du Capitai„ne 16. pouces de large, & 3. pouces d'épais. Voici la figure de la ſerre„goutiére du haut pont.



SERRER le vent. *De windt afknijpen*, *Scherp by de windt zeilen*, *By de windt oploeven*, *Digt aan de windt hakken*, *Hoog zeilen*, *Tegen de windt inkrimpen*.

C'eſt s'aprocher du vent; c'eſt prendre l'avantage du vent de côté, & bouliner & le plus qu'il eſt poſſible; ſe ſervir d'un vent de bouline autant que l'on peut; ſe mettre au lit du vent; aller au lof; ſe tenir au lof & au plus près du vent. Les deux eſcadres ne firent autre choſe que chicaner le vent, en le ſerrant de fort-près, pour le gagner l'une ſur l'autre, le plus ſouvent à la portée du canon. Voiez, Pincer.

SERRER de voiles. *Klein zeil maaken*.

C'eſt

C'eſt porter peu de voiles, ce qui eſt contraire à Forcer de voiles.

SERRER les voiles. *De zeilen inneemen, inkrijgen, beſlaan.*

C'eſt-à-dire les plier & les trouſſer en fagot. Voiez, Ferler.

SERRER la file. *De ſchepen digte by malkanderen houden.*

C'eſt faire aprocher les vaiſſeaux les uns des autres quand ils ſont en ligne.

SERSE. Voiez, Gabarit.

SERVIR. Faire Servir, Faire Servir les voiles, Donner les voiles au vent. *De zeilen ter windt-vank ſtellen, byſetten, byhaalen en uitſetten.*

C'eſt mettre à la voile, ou porter quelque voile particuliére. On dit; Après avoir demeuré en panne pendant quatre heures, nous fîmes ſervir. On dit encore; Il faut faire ſervir la miſéne; il faut faire ſervir la grande voile; faire ſervir toutes les voiles; pour dire, porter ces voiles.

SETIE. Voiez, Scitie.

SEUIE. *Een Suye.*

C'eſt une ſorte de petit bâtiment Flamand.

SEUIL d'écluſe. *Slag-drumpel.*

C'eſt une piéce de bois qu'on met de travers au fond de l'eau, entre deux pôteaux, & qui ſert à apuïer la porte ou les aiguilles d'une écluſe.

SEUILLETS de ſabord. Seüillet d'embas. *Drumpel, Onder-drumpel, Onderſte drempel.*

C'eſt une planche qui étant miſe ſur la partie inférieure du ſabord couvre l'épaiſſeur du bordage, & empêche l'eau de pourrir les membres du vaiſſeau. Quelques-uns apellent auſſi Seüillets la traverſe du haut qui apuïe ſur les deux montans, & dans laquelle entre la ferrure, en Flamand, *Klos*, ou, *Bove-drumpel.*

HAUTEUR des Seüillets des ſabords. *Hoogte van de poort af tot het dek toe, Hoogte van de ſet-gang.*

C'eſt la partie du côté du navire qui eſt depuis le pont juſques aux ſabords.

S I.

SIAMPAN. *Siampan, Changpan, Pancung.*

„C'eſt un petit bâtiment de la Chine dont le gouvernail jouë par le moien „de deux bâtons, de-même-que le gouvernail des barques Eſpagnoles „jouë par le moien des cordes. Ils ont une voile & deux rames; quel- „ques-uns ont même quatre rames, ou ſix; ils peuvent porter 30. ou 35. „hommes, & navigent terre-à-terre de beau tems, faiſant beaucoup de „diligence.

SIER. Voiez, Scier.

SIFLEMENT. Le Siflement des bales d'armes-à-feu. *Het ſnorren van de koogels.*

C'eſt le bruit qu'elles font dans l'air, quand on tire.

SIFLET. *Het Cyflet.*

C'eſt un petit inſtrument avec quoi on ſifle quelquefois pour apeller les gens de l'équipage, ou pour les avertir. Voiez l'article 29. de *l'Artijkel-brief*, ſous le mot Conſeil de guerre.

SIGNAL, Signaux de jour, & Signaux de nuit. *Dag-en-nagt-ſeinen.*

Les Signaux ſur mer, ſont des inſtructions données par le Commandant de l'armée, ou de l'eſcadre, de ce qu'il fera ou de ce qu'il veut qu'on faſſe. Les ſignaux de jour ſe font par le manîment des voiles, par des pavillons, ou par des flames de différentes couleurs & grandeurs: ceux de nuit, par de faux feux, par le nombre & la ſituation des fanaux, ou par une certaine quantité de coups de canon. Les ſignaux qui ſe font de jour ſur les côtes, ſe font par fumée, & de nuit, auſſi par feu. Les ſignaux ordinaires qui ſont établis parmi les Hollandois ſe trouvent dans le livre de M. Witſen pag 368.

SIGNAUX pour la brume, *Seinen in miſt.*

C'eſt quand les broüillards empêchent que les vaiſſeaux ne ſe voient, & & qu'il y a lieu de craindre que faute de ſe voir ils ne s'abordent les uns les autres. Ces ſignaux ſe font en tirant des coups de mouſquet de tems en tems, en battant la caiſſe, ou en ſonnant de la trompette, ou les cloches.

SIGNAUX par des coups de canon. *Sein-ſchooten.*

SIGNAUX de reconnoiſſance. *Tekens, of Seinen waar aan de ſchepen elkanderen ſullen kennen, Teekens van kenniſſe.*

Ce ſont pareillement des ordres donnez à des vaiſſeaux d'une même flote pour les reconnoître, ſoit la nuit ſoit le jour, s'ils ont été ſéparez par quelque cauſe.

FAIRE le SIGNAL d'apareiller. *Sein doen om onder zeil te gaan.*

FAIRE le SIGNAL de partance. *Sein doen om t'zeil te gaan.*

SIGNAL de combat. *Het teeken van het vegten.*

FAIRE des SIGNAUX. *Pitsjaaren, Seinen, Seinen geven, Wuiven.*

SIGNAUX. *Aanteikeningen van naamen.*

Ce ſont les noms & ſouſcriptions de ceux qu'on enrolle qui ſavent ſigner ou les marques & traits informes qu'ils font avec la plume. L'Ordonnance dit, Les noms & ſignaux de ceux qu'on engagera. Rolles ſignalez de ſoldats. Soldats vus, ſignalez & agréez par l'Oficier Major. Signalé ſe dit auſſi de la deſcription de la perſonne.

SILLAGE, ou, L'Eau du vaiſſeau, Lague, Scillure, Oüaiche, Houäge, Trace navale. *Sog, Zelling, Dood-waater, Vaar-waater, De loop van een ſchip.*

C'eſt la trace du cours du vaiſſeau, & ce mot ſe prend ſouvent pour le cours & le chemin même. On dit, Ce vaiſſeau ſuivoit le ſillage de l'Amiral. Je connois le ſillage de notre vaiſſeau, & je ſai par expérience qu'il fait trois lieuës par heure de vent largue. Ces deux Capitaines vantoient le ſillage de leurs frégates qui véritablement étoient plus fines de voiles que

les nôtres, mais en revanche notre équipage manœuvroit beaucoup mieux. Voiez, Seillure.

BON SILLAGE. *Stijve voort-gang.*

C'eſt lors-que le vaiſſeau avance beaucoup.

DOUBLER le SILLAGE d'un vaiſſeau. *Eens ſoo hardt zeilen als een ander.*

C'eſt aller une fois auſſi vîte que lui, ou faire une fois autant de chemin.

SILLER. *Vaart maaken.*

C'eſt cheminer, ou avancer en avant, en coupant l'eau & paſſant à-travers. On dit, Mettre un vaiſſeau dans la ſitüation dans laquelle il peut mieux ſiller, c'eſt-à-dire, en laquelle il peut mieux cheminer.

VAISSEAU qui Sille bien. *Een ſchip dat ſnel en ſcherp door waater gaat, dat veel vertiert.*

C'eſt-à-dire qu'il fait beaucoup de chemin, qu'il avance beaucoup & fait bonne route.

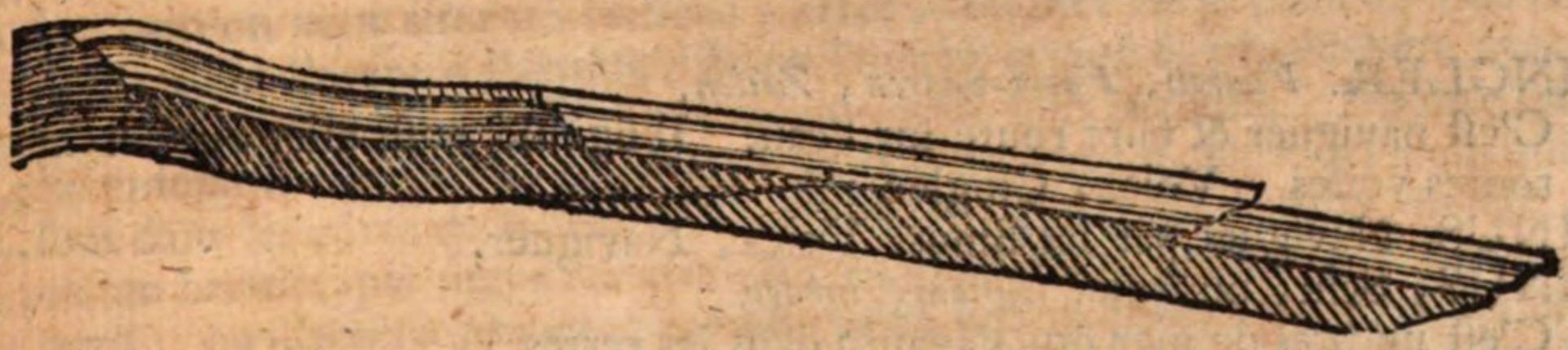
VAISSEAU qui ne Sille pas bien. *Een ſchip dat 't waater niet genoeg kan ſnijden, dat niet wel door waater, of door zee gaat.*

C'eſt-a-dire, qu'il chemine lentement, & avance peu.

SIMAISE, Cimaiſe. *Cimatium, Scima.*

C'eſt un ornement de ſculpture, & ſur-tout pour les corniches: il deſcend en ondes & eſt preſque de la figure d'une S.

Il y en a de deux ſortes, l'une droite & l'autre renverſée: celle dont la partie la plus haute eſt concave, s'apelle Gueule droite, ou Doucine, *Scima.*

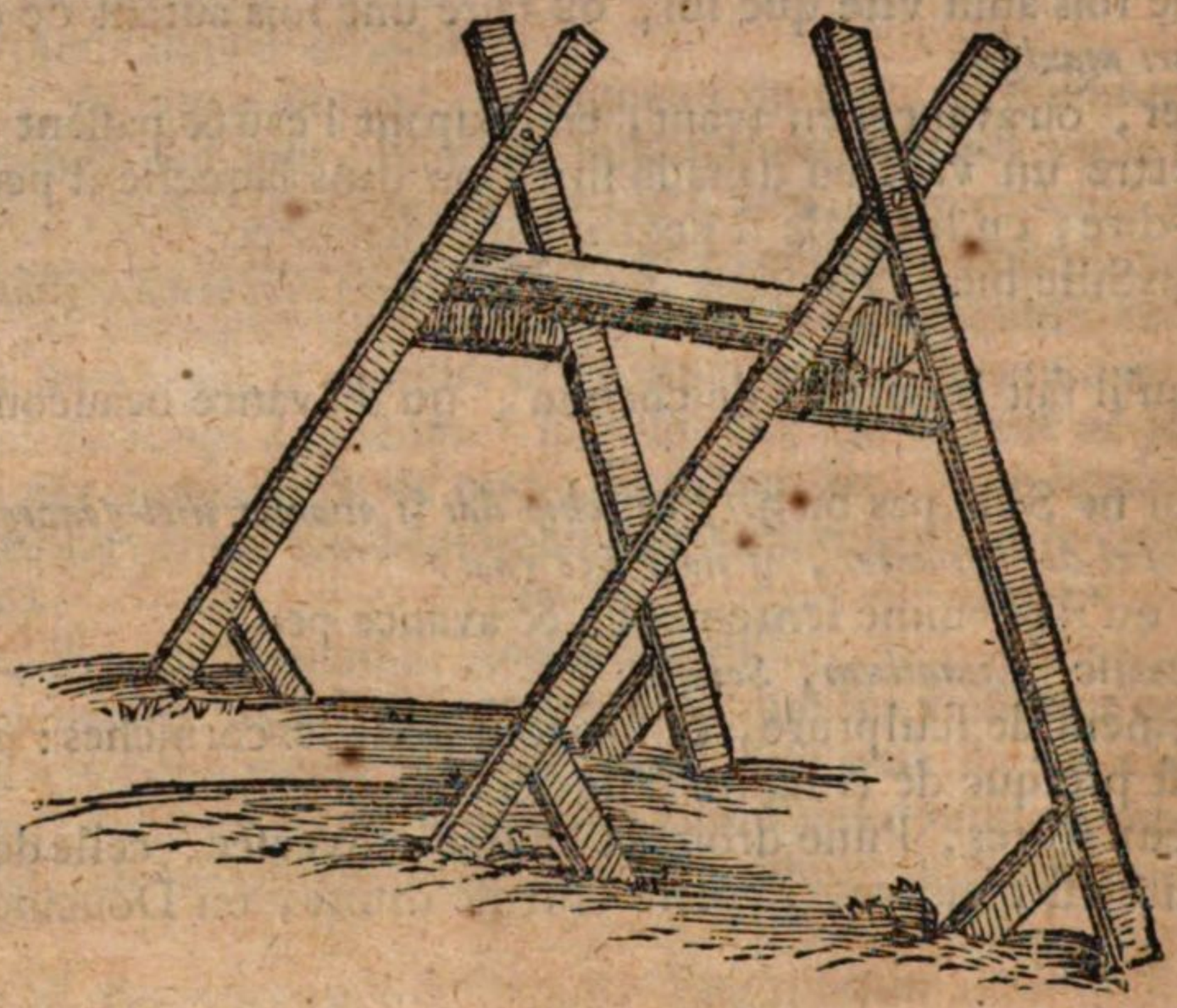


Celle dont la partie la plus haute eſt convèxe, s'apelle Gueule renverſée, ou Talon, *Cimatium.*

Les ouvriers ont acoutumé de nommer indifférement Simaiſe l'une & l'autre, mais il eſt mieux de les diſtinguer.

SINGE. *Een ſoort van een bok; Twee mikken daar een ſpil tuſſchen op beide leit, om op te winden.*

C'eſt un engin dont on ſe ſert dans les bâtimens, & avec leſquels on décharge les marchandiſes qui ſont dans les bateaux. Il n'eſt d'ordinaire compoſé que d'un treüil qui tourne dans deux piéces de bois miſes en croix de St. André. Il y a des leviers, ou manivelles, à chacun des bouts du treüil, qui le font tourner au-lieu de rouës.



SINGLER. *Vaaren, Voort-vaaren, Zeilen.*

C'eſt naviguer & faire route ſur l'eau. Il ſignifie auſſi aller ou marcher à toutes voiles. Voiez, Cingler.

SINUS. Naviguer par les Sinus. Voiez, Naviguer.

SINUS, Sein, ou Anſe. *Inham, Inbogt.*

C'eſt un bras de mer qui s'avance dans les terres.

SINUOSITE' d'une riviére. Voiez, Coude.

SIPHONS, ou Tiphons. *Typhones, Hooſen.*

C'eſt un orage dans lequel l'eau de la mer s'élève en maniére de colomne, à la hauteur de cent braſſes, & tournoie ſpiralement par la largeur de quinze à vingt piés de diamétre, comme ſi c'étoit par un ſiphon, ou une vis d'Archiméde. On ne voit d'abord paroître en l'air qu'une petite nüée de la groſſeur à-peu-près du poing. Elle vient du côté du Sud au cap de Bonne-eſperance, aux côtes de Barbarie, & aux plages Orientales de l'Amérique. Les mariniers l'apellent Dragon, ou Grain de vent; les Levantins Tiphon ou Siphon; & ceux qui naviguent à l'Amérique Puchot. On l'apelle encore Pompe de mer. Du tems de Pline les matelots verſoient du vinaigre pour apaiſer ce tourbillon quand il aprochoit. Préſentement ils croient le repouſſer en ferraillant & en eſcrimant ſur le tillac avec grand bruit. Voiez, Puchot & Pompe de mer.

SIROC, Siroco, ou Sud-eſt. *Suid-ooſt.*

C'eſt le nom que les Italiens donnent au vent qui eſt entre l'Orient & le

Midi. C'eſt celui qu'on nomme Sud-eſt ſur l'Océan.

SITUATION d'une terre. *Het leggen van een landt ten opſigt van een ander, of van een zeilende ſchip.*

C'eſt la poſition d'un lieu qu'on veut orienter. Pour marquer le ſituation de deux vaiſſeaux qui tiennent la mer, ou celle d'un vaiſſeau au reſpect de quelque terrein, on ſe ſert à-peu-près de ces termes. Nos vaiſſeaux étoient Nord & Sud avec les leurs, ou-bien, Nous étions Nord & Sud avec eux, *Wy waaren Noord en Suid van malkander*. Il faut ſuivre cette route juſques-à-ce que vous ſoiez Nord-eſt & Sud-oüeſt avec ce cap.

SIVADIE'RE, *Blinde, Onder-blinde, Het groot Blindt.*

C'eſt la voile de beaupré qui étant la plus baſſe du bâtiment prend le vent à-fleur d'eau, Comme elle n'a point de couëts elle ne s'amure point. Voiez, Voile.

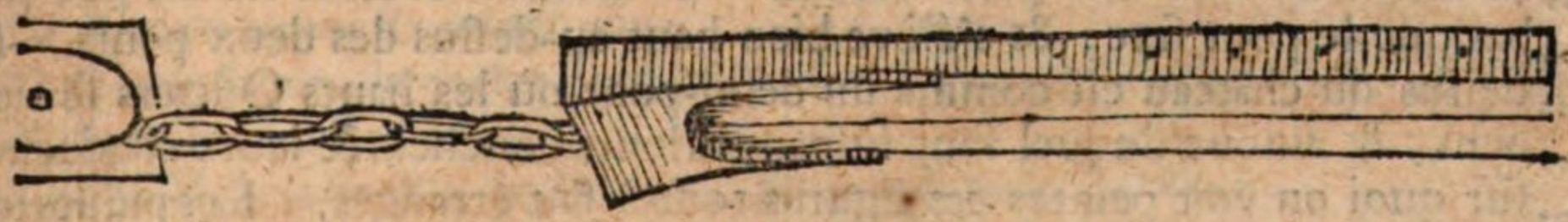
S L.

SLABRES. *Slabbers.*

Ce ſont de petites buches, qui vont à la petite pêche du harang.

SLE'E. *Een Slee.*

„C'eſt une machine avec laquelle les Hollandois tirent à terre un vaiſſeau „de quelque grandeur qu'il ſoit. Elle eſt compoſée d'une planche de la „largeur d'environ un pié & demi, & de la longueur de la quille d'un vaiſſeau „de moïenne grandeur, un peu élevée par-derriére & un peu creuſe au „milieu, en-ſorte que les côtés s'élèvent en talus, leſquels côtés ont des „trous pour y pouvoir paſſer des chevilles : le reſte eſt tout-uni. Il y a auſſi „par-derriére un crochet pour tenir une crampe avec une chaîne de fer, qui „eſt atachée à une petite machine où il y a un certain nombre de poulies. „Lors-qu'on veut tirer un vaiſſeau à terre, on met cette planche ſous la „quille, de l'avant à l'arriére, & on l'atache à côté & par-derriére avec „des crocs, de maniére qu'elle ſe trouve droit ſous la quille. Enſuite on „lie enſemble la planche, ou ſlée, & le vaiſſeau, par le moien des trous qui „ſont dans les côtés de la ſlée. Après cela on met une groſſe éparre, „ou un barrot, par-derriére, dans le creux qui eſt à la ſlée contre l'étambord ; on l'arrête par une cheville qu'on met dans un trou qui y eſt & „qui paſſe dans celui qui eſt au bout de la ſlée, & par ce moien l'étambord „étant tenu ferme, un ſeul homme qui fait tourner diverſes poulies, peut „tirer & amener à lui un vaiſſeau entier. On peut bien croire qu'il faut „que la ſlée ſoit bien graiſſée par-deſſous, & la forme auſſi ſurquoi la ſlée „eſt apuïée.



S O.

SOUN, Soen, Tſoun. *Tſoen, Soen.*

„C'eſt ainſi qu'on apelle les principaux & plus ordinaires bâtimens de la „Chine, tant les navires de guerre que les vaiſſeaux marchands. Les plus „grands Souns de charge ſont du port de 700. laſtes, mais ceux qu'on équi-

„pe en guerre ne paſſent que rarement cent laſtes. Ils ont de grands „châteaux d'arriére & d'avant, où les ſoldats ſe placent; & il y a quel„ques legéres piéces de canon qui tournent ſur un pivot. Les plus grands „Souns ſont montez depuis 20. juſqu'à 30. piéces de canon, & d'équi„pages très-forts. Un Soun de 10. canons porte 200. hommes. Ces bâ„timens ſont larges à l'arriére, & vont en étreciſſant peu-à-peu vers l'a„vant. Ils n'ont point de quilles & ſont plats par-deſſous, ce qui fait „qu'ils ſe renverſent ſouvent. Ils ont un grand mât & un mât d'avant, „ſans hunes. Au-lieu de haubans ils ont un ou deux gros cordages, qui „ſont comme deux étais, l'un à l'avant & l'autre à l'arriére. Ils n'ont point „l'uſage des poulies de vaiſſeau, mais ſeulement des poulies communes, „dont il y en a une au haut de chaque mât pour hiſſer la voile. Les voiles „ſont d'écorces de roſeaux, qui ſont ſi-bien entre-laſſées enſemble & avec „des feüilles de bambouc, que le moindre vent ne ſauroit paſſer au-tra„vers. Il n'y a point de vergues, auſſi ne peut-on pas ſi facilement, ni ſi „promtement, amener les voiles qu'on fait en Europe. On eſt obligé de „démarrer toutes les cordes qui les amarrent aux mâts, & après cela on „roule les voiles & on les met ſur le pont, à-peu-prés comme on fait ici „aux ſemaques. Il y a ſeulement une éparre vers le haut du mât, qui tra„verſe les voiles pour les ſoutenir. Au-lieu de bras & d'écoutes il y a di„vers petits cordages qui ſont amarrez à un plus gros, & qui en font l'o„fice. Les Hollandois apellent ces cordages, *Duizend-been*, Mille-jambe, „& ils ſervent auſſi de boulines. Les cables ſont faits d'un entrelaſſement „de roſeaux très-fin. Les ancres ſont de bois, & elles enfoncent & tien„nent ſi-bien qu'elles ne le cédent point aux ancres de fer. Elles n'ont „ni jas ni pattes, mais ſeulement en-bas deux longs bois pointus. La „gaule d'enſeigne eſt placée dans l'endroit où nous plaçons le mât d'arti„mon. Le bâton de pavillon eſt à-peu-près comme le mât: il y a une „poulie par le haut pour hiſſer & amener les pavillons, qui ſont ſuſpen„dus de travers à ce mâtereau.

„La conſtruction de ces vaiſſeaux eſt extraordinaire. Il y a peu de membres „par raport à leur grandeur. On y voit dans le fond de cale pluſieurs cham„bresqui n'ont point de communication. Il n'y a qu'une préceinte de cha„que côté. Il y a des citernes pour conſerver l'eau, des galeries des deux cô„tés, un pont fixe courant-devant-arriére, & un pié au-deſſus un pont „volant, qui s'ôte & ſe remet, qui eſt pourtant de planches, & ſur lequel „on ſe promène. La chambre du Capitaine s'élève de la hauteur d'un „homme au-deſſus du pont volant. Le château commence un peu plus „bas que le pont fixe, & s'élève bien-haut au-deſſus des deux ponts. Le „deſſus du château eſt comme un demi-pont où les hauts Oficiers ſe tien„nent, & autour duquel ſont ſuſpendus leurs boucliers & leurs rondaches, „ſur quoi on voit peintes des figures tout-à-fait étranges. Les piques ſont „rangées autour du vaiſſeau, où elles paroiſſent en-dehors.

„Au haut du grand mât il y a une girouëtte on piramide, & on y atache „des piéces d'étofe friſées & peintes de figures divertiſſantes, & au-deſ„ſous pend une queuë, dont les fils, ou poils, ſervent à faire connoî„tre d'où le vent vient. On démonte facilement le gouvernail, & on le „retire à bord quand on veut.

SOLDATS ſur mer, Soldats de marine. *Zee-ſoldaaten.*
Ce ſont les ſoldats qu'on emploie ſur mer. Ils ſont tenus de travailler à la manœuvre des écoutes & des couëts.

SOLDATS gardiens. *Wagters-ſoldaaten.*
Ce ſont des ſoldats qu'on entretient ſur les ports. Il y en a trois cents dans le port de Toulon, & pareil nombre dans chacun de ceux de Rochefort & de Breſt, & cinquante au Havre-de-grace. Outre cela on en entretient encore trois cents à la demie ſolde dans chacun de ces trois premiers ports.

SOLDE. *Soldy, Maand-geldt, Wedde.*

SOLES. *Plaat.*
En terme de charpenterie les Soles ſont toutes les piéces de bois poſées de plat, qui ſervent à faire les empattemens des gruës, engins, & autres machines.

SOLE. *Bodem, Boom.*
C'eſt le fond des bâtimens qui n'ont pas de quille. La gribane eſt bâtie à ſole. Un bac bâti à ſole.

VAISSEAU bâti à Sole. *Een plat-boomde ſchip.*

SOLES. *Bom-ſtukken.*
Ce ſont les piéces du fond d'un afût de bord.

SOLEIL, Le Soleil. *Son, De Zon, De Zonne.*
C'eſt une planette ronde & lumineuſe, qui étant la ſource de la chaleur & des feux luit de ſa propre lumiére, & de qui les autres planettes reçoivent la lumiére dont elles brillent. Le Soleil eſt cent-ſoixante-ſix fois plus grand que la terre, & ſon diſque paroît rond dans ſon midi, & elliptique en ſon Levant & en ſon couchant. Quand on dit que le Soleil eſt dans un Signe, on entend qu'il eſt deſſous, c'eſt-à-dire que la ligne tirée de la Terre par le Soleil rencontre ce point dans l'écliptique.

LE SOLEIL monte encore. *De Son ryſt noch op.*
C'eſt-à-dire que le Soleil n'eſt pas encore arivé au méridien, lors-que le Pilote prend hauteur.

LE SOLEIL à baiſſé. *De Son begint te daalen, of is geweeken.*
C'eſt-à-dire qu'il a paſſé le méridien, ou qu'il a commencé à décliner.

LE SOLEIL ne fait rien. *De Son die ſtaat, De Zon is op ſijn hoogſte, of meridiaan.*
C'eſt quand il eſt au méridien, & qu'on ne s'aperçoit pas, en prenant hauteur, qu'il ait commencé à décliner.

LE SOLEIL chaſſe le vent. *De windt loopt met de Zon van Ooſt naar Weſt, De Zon die neemt de windt mee.*
C'eſt une façon de parler dont on ſe ſert lors-que le vent court de l'Eſt à l'Oüeſt devant le Soleil.

LE SOLEIL chaſſé avec le vent. *De windt volgt de Zon.*
C'eſt quand le vent ſuit le Soleil, & qu'ils vont enſemble, le vent ſoufflant toujours du lieu où ſe trouve le Soleil.

LE SOLEIL a paſſé le vent. *De Zon is door de ſtreek van de windt gepaſſeert.*
Cela ſe dit lors-que, par éxemple, le vent eſt au Sud, & que le Soleil a paſſé juſqu'au Sud-ſud-oüeſt.

LE vent a paſſé le Soleil. *De windt is door de ſtreek van de Zon gepaſſeert.*

Ceci eſt le contraire, & ſe dit lors-que, par éxemple, le vent s'eſt levé vers l'Eſt, & qu'il eſt plutôt au Sud que le Soleil.

SOLSTICE. *Zonne-ſtand*, *Zonnen-ſtil-ſtand*, *Zonne-keer-kring*.

C'eſt le tems où le Soleil eſt dans ſon plus grand éloignement de l'Equateur, ſavoir à vingt-trois degrès & demi, où il ſemble ne point avancer dans les degrès du Zodiaque. Cela nous paroît ainſi à-cauſe de l'obliquité de la ſphére. Il y a le ſolſtice d'Hiver, *De winter-ſonne-ſtil-ſtand*, *in 't begin des ſteen-boks*, quand le Soleil eſt au tropique du Capricorne, & alors c'eſt le plus court jour de l'Hiver. On a le ſolſtice d'Eté, *De ſomerſche ſonne-ſtil-ſtand*, *in 't teeken des kreefts*, quand le Soleil eſt au tropique du Cancer, ce qui nous donne le plus long jour de l'Eté. Il n'y a point de ſolſtice ſous l'Equateur, c'eſt un perpétuel équinoxe.

SOMACHE. Eau Somache. *Brak*, *Brak-waater*, *Siltig waater*.

SOMBRER ſous voiles. *Omgeſlaagen of omgerukt worden*, *Omwaaijen*.

Un vaiſſeau a ſombré ſous voiles, lors-qu'étant ſous voiles il eſt renverſé par quelque grand coup de vent, qui le fait périr & couler bas.

FAIRE SOMBRER ſous voiles. *Omwerpen*, *Om verre werpen*, *Omwaaijen*.

SOMMAIL. *Ondiepte*, *Droogte*.

Quelques-uns apellent ainſi une Baſſe, c'eſt-à-dire, un lieu où la terre eſt haute ſous l'eau.

SOMME. La mer a Somme. *Het waater is dieper*.

C'eſt-à-dire que le fond baiſſe, ou qu'il y a plus d'eau en profondeur qu'il n'y en avoit.

SONDE, ou Plomb de Sonde. *Lood*, *Diep-lood*, *Werp-lood*, *Sink-lood*.

C'eſt une petite maſſe de plomb faite en piramide, ou en façon de quilles, que l'on atache à un long cordeau, apellé ligne de ſonde, & que l'on fait deſcendre dans la mer, tant pour ſavoir la profondeur du parage où l'on ſe trouve que pour reconnoître la nature & la qualité du fond, qui s'atache à la partie inférieure de la ſonde. On frote ce deſſous du plomb avec du ſuif, & lors-qu'il vient à porter ſur le ſol, ou fond de la mer, il en enlève du ſable, ou de la vaſe s'il y en a; & s'il n'en raporte rien c'eſt une marque que le fond eſt de cailloux, ou de roche. La ſonde pèſe ordinairement 18. livres.

„Quand la ligne de ſonde eſt de 100. braſſes, il y faut un plomb de 8. li-
„vres pour ſonder de beau tems. Il faut un plomb de 10. livres pour une
„ligne de 3. livres de poids, auſſi de beau tems. Il faut un plomb de 12.
„livres pour une ligne de 5. livres, de gros tems. Il faut pour 200. braſ-
„ſes de profondeur une ligne du poids de 8. livres, & un plomb de ſix li-
„vres; le tout lors-que le vaiſſeau eſt à l'ancre; car autrement il faut que
„le plomb ſoit ſix à huit fois plus peſant.
„Les plus gros plombs dont on ſe ſert ne paſſent pas 36. livres, & la lig-
„ne qui y eſt atachée doit être de 800. à 1000. braſſes. Lors-qu'il y a da-
„vantage de profondeur on ne ſe ſert plus de la ſonde. A proportion de
„ce qu'il y a plus ou moins de profondeur dans le lieu où l'on ſonde, on
„prend un plomb plus ou moins peſant.

SONDE. *Grondt*.

Ce mot ſe dit auſſi de la terre que l'on raporte au bout du plomb de ſonde.

ETRE à la Sonde. *Grondt krijgen.*

C'eſt être en lieu où l'on peut trouver le fond de la mer avec la ſonde.

LA SONDE d'un tel endroit, par éxemple, de Belle-iſle. *De grondt van ſoo een plaats als geſegt wordt.*

C'eſt-à-dire que le fond d'un tel endroit eſt de la qualité qu'on nomme: car il y en a de diverſes ſortes, comme ſable fin, gros ſable, vaſe, roche, coquillages &c. Voiez, Fond.

LES SONDES ſont marquées. *De dieptens en de gronden zijn aangeteekent.*

C'eſt-à-dire que les braſſes, ou piés d'eau, qui ſont en profondeur, ſont marquées ſur des cartes près des côtes.

UNE SONDE, Deux Sondes. *Een Worp, Twee Worpen.*

C'eſt-à-dire, une fois, deux fois, qu'on jette la ſonde.

VENIR juſqu'à la Sonde. *Grondt vinden.*

C'eſt-à-dire, quitter le large de la mer, & venir juſqu'à un endroit où l'on trouve fond avec la ſonde.

ALLER à la Sonde, Aller la Sonde à la main. *Loodſen, Aandiepen, Al peilende na landt vaaren, Het diep-lood geduurig werpen.*

On va la ſonde à la main lors-qu'on navigue dans des mers où ſur des côtes inconnuës & dangereuſes, ce qui oblige d'y aller en ſondant. On dit auſſi, Gouverner le vaiſſeau le plomb à la main.

ILS alloient la Sonde à la main. *Sy zeilden op 't loodt aan.*

SONDE de pompe. *Een peil-houtje, Een peil-ſtok.*

C'eſt une meſure de bois marquée par pouces, avec du plomb au bout, qui ſert à faire connoître la quantité d'eau qui eſt à fond de cale.

SONDER, Jetter la Sonde. *Peilen, Diepen.*

C'eſt jetter un plomb de ſonde où il y a du ſuif au bout, pour connoître le fond par le ſable, ou autre choſe qu'il raporte; ou pour ſavoir combien il y a de braſſes, ou de piés d'eau juſques au fond. On dit auſſi, Jetter le plomb.

SONDER la pompe. *Peilen met 't peil-hout, of met de peil-ſtok.*

C'eſt voir par la meſure de bois qui a un plomb au bout, combien il y a de piés ou de pouces d'eau au fond d'un navire.

SONNER le quart. *De klok luijen om de wagt op te ſetten.*

C'eſt ſonner une cloche en branle, afin d'avertir la partie de l'équipage qui eſt couchée de ſe lever pour venir faire le quart.

SONNER pour la pompe. *De pomp-ſlag ſlaan.*

C'eſt donner un coup de cloche pour avertir les gens du quart de pomper.

SONNETTE. *Een Hei, Een Hei-blok.*

C'eſt une machine dont on ſe ſert par le moien de pluſieurs hommes, qui tirent par autant de cordes atachées à un gros billot de bois pour enfoncer des pilotis.

SORTIR du port. *Uit de haven gaan, Uitloopen, Uitvaaren, Afſteeken, Afzeilen, Afvaaren.*

SORTIR le boute-feu à la main. *Heel zeil-vaardig uit de haven loopen.*

C'eſt ainſi que pluſieurs s'énoncent, pour dire qu'un port eſt aſſez bon pour en ſortir les vaiſſeaux tout-prêts à tenir la mer, ou tout-prêts à combattre. En ce ſens, le port de Breſt eſt propre à ſortir le boute-feu à la main.

SOU. Le Sou. *De grondt.*

C'eſt ſelon quelques-uns, la terre qui eſt au fond de l'eau.

SOUABRE, Faubert, Vadroüille. *Een Swabber, Een Dweil.*

Ce terme n'eſt en uſage qu'en Normandie, & il y a toute aparence qu'il a été pris du mot Hollandois. Voiez, Fauber.

SOUBERME. *Waater-vloedt, Over-ſtrooming van waater.*

C'eſt ce qu'on apelle autrement Torrent, c'eſt-à-dire, des eaux cauſées par des pluïes & par les néges fonduës, qui ne coulent qu'en Eté, & qui groſſiſſent les riviéres.

SOUFLAGE. *Buik, Taſſe, Bulg, Bolg.*

C'eſt un renforcement de planches qu'on donne à quelque vaiſſeau.

SOUFLAGE vif, *Inhouten-buik.*

C'eſt quand on ſoufle ſur les membres du vaiſſeau, au-lieu de ſoufler ſur le bordage.

SOUFLER un vaiſſeau, *Een buik aan maaken, Een taſſe, of een bulg om leggen, Een buik om ſcheeps zijde tot meerder uitſpanning bouwen.*

C'eſt lui donner un ſecond bordage par un revêtement de planches fortifiées par de nouvelles préceintes: ce qui ſe fait ordinairement aux vaiſſeaux de guerre, lors-qu'ils ne portent pas bien leurs voiles, & qu'ils roulent ou ſe tourmentent trop à la mer. Cela eſt encore d'un ſecours contre l'artillerie de l'ennemi. On dit; L'un de ces deux vaiſſeaux eſt ſouflé de ſix pouces, & l'autre l'eſt de quatre. Le ſouflage de ce vaiſſeau eſt ſi-bien conduit que le gabarit n'en eſt point gâté.

SOUFLER les canons. *Afblaaſen, De ſtukken met een weinig kruidt afblaaſen, eer men laadt.*

C'eſt les tirer avec un peu de poudre pour les nétoïer.

SOUFRE. *Swavel.*

C'eſt un minéral qui entre dans la compoſition de la poudre à canon, & qui lui fait prendre feu aiſément.

„On mêle du ſoufre dans le brai, dans le goldron, & dans la réſine & „poix navale, ce qui rend toute la mixtion plus blanche, afin d'en froter „le vaiſſeau depuis la ligne d'eau juſques au haut. Il vient des iſles Li„paries proche de Sicile; mais le meilleur vient d'une petite iſle ou rocher „nommé Molo, ſur la côte d'Italie. On en trouve auſſi de bon dans les „montagnes de ce païs-là.

SOUILLE. La Soüille d'un vaiſſeau. *Seeling, Zel, Zade.*

C'eſt le lieu où le vaiſſeau a poſé lors-que la mer étoit baſſe, & qu'il a touché ſur de la vaſe.

SOULIER d'ancre. *Anker-ſchoen.*

C'eſt une piéce de bois concave, dans laquelle on met le bout de la patte de l'ancre, pour empêcher qu'elle ne s'accroche ſur la préceinte, quand on la laiſſe tomber. On s'en ſert peu en France.

Il faut que ce terme de Soulier d'ancre, ne ſe prenne pas parmi les autres nations dans la même ſignification que parmi les François & les Hollandois, c'eſt-à-dire, pour empêcher que l'ancre ne s'accroche aux préceintes, quand on la laiſſe tomber: mais il faut qu'il ſe prenne dans le ſens de *Brider l'ancre*, ainſi qu'on le va voir.

„Les Souliers d'ancre n'ont ni forme ni meſure particuliére; on les fait de la

„la grandeur qu'on veut. Ils doivent pourtant être proportionez à la „grandeur de l'ancre, & à la mauvaiſe diſpoſition du fond où l'on veut „ancrer. C'eſt-là l'uſage que quelques-uns font des ſouliers d'ancre. „Mais parmi les Hollandois, les Souliers d'ancre ſont des bois aſſez longs, „aux bouts de chacun deſquels il y a un trou par-devant, où l'on paſſe „une corde de longueur à deſcendre depuis le haut du navire juſqu'à la „ſurface de l'eau. Au milieu de cette corde il y a une eſpéce de taquet „élevé & concave, où entre la pointe de l'ancre. L'uſage qu'on fait „de ces ſouliers, eſt d'empêcher que les pattes de l'ancre n'endom- „magent le vaiſſeau en deſcendant; & lors-que l'ancre eſt dans l'eau le „ſoulier demeure ſuſpendu au navire.

SOUQUE. *Haal ſterk.*

C'eſt un terme des plus bas, qui veut dire, Tirer ou peſer ſur une manœuvre, où il tient quelque choſe de peſant, ou de fort.

SOURDRE au vent. *Sneedig by de windt zeilen.*

VAISSEAU qui Sourd au vent. *Een goedt loef-houwer, Een ſneedig zeilende ſchip, dat wel by de wind is, of zeilt.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau lors-qu'il tient bien le vent, & qu'il avance à ſa route, en cinglant à ſix quarts de vent près du rumb d'où il vient. Ainſi on dit; Notre navire ſourdoit bien au vent, & nous eûmes bien-tôt joint la flote.

SOURDRE. *Optrekken, Een wolke die optrekt.*

Ce mot ſe dit encore d'un nüage qui ſort de l'horiſon, & qui s'élève vers le zénith.

SOUS-BARBES, Porte-boſſoirs. *Drukkers.* Voiez, Porte-boſſoirs.

SOUS-BARBES. *Voor-ſteve-ſchoortjes, Onder-ſteve-ſchoortjes.*

Ce ſont les plus courtes étances qui ſoutiennent le bout de l'étrave, quand elle eſt ſur le chantier. Les Poulains, ou Accores, ſont les plus longues.

SOUS-BARQUE. *De hoogſte boei-plank van een ſchuit.*

C'eſt le dernier rang de planches, ou bordages, d'un bateau foncet, qui eſt immédiatement au-deſſous du plat-bord.

SOUS-COMMIS. *Onder-koopman.* Voiez, Commis.

SOUS-FRETER. *Een gehuurt ſchip verhuuren.*

C'eſt loüer à un autre le navire qu'on a loüé, ou freter à un autre le navire qu'on a affreté. Il eſt fait défences à tous Courtiers, & autres, de ſous-freter les navires à plus haut prix que celui porté par le premier contract &c. Néammoins l'Affreteur peut prendre à ſon profit le fret de quelques marchandiſes, pour achever la charge du navire qu'il a entiérement affreté.

SOUS-PAPE, Clapet. *Klap, Klep, Klap en leer.* Voiez, Clapet.

SOUS-PENTE. *Een hangende balkje.*

C'eſt un piéce de bois qui eſt retenuë à plomb par le haut, & ſuſpenduë pour ſoutenir le treüil & la rouë d'une gruë, ou autre machine.

SOUTE. *Kaamer.*

C'eſt le plus bas des étages de l'arriére d'un vaiſſeau, qui conſiſte en un retranchement enduit de plâtre, fait à fond de cale, où l'on enferme les poudres & le biſcuit.

SOUTE au biſcuit. *Broodt-kaamer.*

„La ſoute au biſcuit doit être toute garnie de fer blanc afin-que le biſ-„cuit s'y conſerve mieux; & l'écoutille de la ſoute aux poudres doit être „couverte de plomb. La ſoute au biſcuit eſt ſouvent placée ſous la ſain-„te-barbe.

SOUTE aux poudres. *Kruidt-kaamer, Kruidt-huis, Kruidt-toorn.*

„La Soute aux poudres eſt ſouvent placée ſous la ſoute au biſcuit.

SOUTE au fromage, dans les vaiſſeaux Hollandois. *Kaas-kaamer.*

„La ſoute au fromage eſt placée auprès de la ſoute au biſcuit.

CHAUFER, Sécher les Soutes. *Droogen.*

SOUTENIR. Marée qui ſoutient un vaiſſeau. *Stroom aan ly, of in ly; De ſtroom boegen.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui va auprès du vent, & qui trouvant le courant de la mer qui lui eſt contraire, eſt ſoutenu par l'un contre la force de l'autre, enſorte qu'il va où il veut aller.

SOUTENIR chaſſe. *Wijken, Al wijkende vegten.*

C'eſt-à-dire, ſe battre en retraite.

SE SOUTENIR. *Nog verlieſen, nog winnen.*

C'eſt demeurer dans le même parage & ne pas dériver, nonobſtant le vent, les courans, ou la marée contraire; quoi-que ſans avancer auſſi, ou ſans avancer beaucoup. Nous fîmes beaucoup d'éforts pour ſoutenir nos bâtimens aux courans.

S P.

SPARIES. Voiez, Eſpaves de mer.

SPARRES. Voiez, Eſparres.

SPARTON. *Viger-touw.*

C'eſt le cordage fait de geneſt d'Eſpagne, d'Afrique & de Murcie. Il eſt de bon uſage pour les vaiſſeaux tant en eau ſalée que douce.

SPHE'RE. *Kloot.*

C'eſt un corps ſolide dont toutes les lignes tirées du centre à la circonférence ſont égales. Sphére ſe dit particuliérement d'un inſtrument vulgaire qui eſt compoſé de divers cercles, & d'un axe qui le traverſe, avec un petit globe au milieu. Il ſert à repréſenter la machine du monde & les mouvemens céleſtes. Ce mot ſe dit auſſi de la diſpoſition du Ciel rélative à la ſitüation de divers peuples.

SPONTON, ou Eſponton. *Een Half-piek.*

Le Sponton eſt fort en uſage parmi les Vénitiens & les Chevaliers de Malte. Voiez, Eſponton.

S Q.

SQUELETTE. *Romp, Het hol van een ſchip.*

Quelques-uns apellent Squelette un navire dont il n'y a que les principales piéces aſſemblées, comme la quille, l'étambord, les varangues & les genoux; & qui n'eſt pas couvert de ſes planches. Voiez, Rouche.

S T.

STAMENAIS. Voiez, Genoux.

STOCKFICHE, Stokfiſſe. *Stokviſch.*

C'eſt du poiſſon ſalé & deſſéché. La moruë eſt une eſpéce de Stockfiche.

STRAPONTIN. *Hang-mak.*

C'eſt

C'eſt un lit que l'on ſuſpend en l'air, & qui eſt ataché à deux arbres ou à deux pieux. On s'en ſert dans les païs chauds pour ſe garantir des inſectes qui importunent, ou des bêtes venimeuſes. On atache cette ſorte de lit à deux cordes dans les navires. Voiez, Hamac & Branle.

STRIBORD, Tribord, Dextribord, Extribord, Tienbord. *Stuur-boord, Stier-boord.*

C'eſt le côté de la main droite du vaiſſeau au reſpect d'un homme qui étant à la poupe fait face vers la prouë. Ce mot de Stribord a été fait par corruption de Dextribord, mais le plus en uſage eſt Stribord. Le côté gauche du vaiſſeau eſt nommé Babord.

AVOIR l'amure à Stribord. *Over ſtuur-boord zeilen.*

S U.

SUAGE. *D'onkoſten om een ſchip te ſmeeren.*

Ce mot ſignifie le coût des graiſſes & des ſuifs dont on eſt dont obligé de tems en tems d'enduire un vaiſſeau, pour faire qu'il coule plus doucement ſur les eaux.

SUD. Le Sud. *Suid, Zuid.*

On ſe ſert du terme de Sud ſur l'Océan, pour ſignifier le vent du Midi & les régions Méridionales; & l'on dit abſolument le Sud pour ſignifier celui des quatre vents cardinaux qui vient du Midi.

SUD-EST, & Sud-oüeſt. *Suid-ooſt en Suid-weſt.*

Ce ſont deux vents collatéreaux, qui tiennent également, le premier du Sud & de l'Eſt, & l'autre du Sud & de l'Oüeſt.

SUD-SUD-EST, & Sud-Sud-oüeſt. *Suid-ſuid-ooſt, en Suid-ſuid-weſt.*

Ce ſont des vents entre-mitoïens.

SUD-QUART-DE-SUD-EST. *Suid-ten-ooſten.*

SUD-EST-QUART-DE-SUD. *Suid-ooſt-ten-ſuiden.*

SUD-EST-QART-D'EST. *Suid-ooſt-ten-ooſten.*

SUD-QUART-DE-SUD-OUEST. *Suid-ten-weſten.*

SUD-OUEST-QUART-DE-SUD. *Suid-weſt-ten-ſuiden.*

SUD-OUEST-QUART-D'OUEST. *Suid-weſt-ten-weſten.*

SUD de la Ligne. Etre au Sud de la Ligne. *Beſuiden de Linie.*

C'eſt-à-dire, Etre au Sud, ou par-delà l'Equateur.

SUIF. *Talk.*

SUIF, ou Oint, pour mettre au bout du plomb de ſonde. *Roet, Reuſſel.*

SUIFVER un vaiſſeau, Lui donner le Suif, Eſpalmer. *Smeeren, Met ſmeer beſtrijken.*

C'eſt froter de ſuif la partie de ce vaiſſeau qui eſt dans l'eau. Les Anglois mêlent du ſavon avec le ſuif.

SUIFVER les tapons des canons. *Toeroeden.* Voiez, Tamponer.

SUIF-NOIR. *Swart Smeer.*

C'eſt une mixtion de ſuif & de noir à noircir broüillez enſemble, dont on frote le fond d'un vaiſſeau, afin-qu'il ne paroiſſe pas qu'on l'ait ſuifvé, ce qui eſt pratiqué par les Corſaires.

SUPANE. Quelques-uns diſent ce mot pour, Sur panne, ou, En panne. Voiez, Panne.

SUPER. La voie d'eau a Supé. *De lek is toegeſoogen.*

C'eſt-à-dire qu'il eſt entré de l'herbe, ou quelque autre choſe, qui à boû-

ché l'ouverture nommée Voie d'eau.

SURCHARGER. *Overlaaden.*

C'eſt donner une trop grande charge.

SURGIR. *Aanlanden, Aankomen.*

Ce terme, qui commence à vieillir, ſignifie Ariver, ou prendre terre, & jetter l'ancre dans un port.

SURJAULE'. Le cable eſt Surjaulé. *'t Touw is geſloki.*

Cela ſe dit lors-que le cable a fait un tour autour du jas de l'ancre qui eſt moüillée.

SURLIER. Voiez, Roſter.

SURPENTE. *Top-reep met de uithouwer.*

C'eſt une groſſe corde longue de trente à quarante braſſes, qui eſt amarrée au grand mât & à celui de miſéne, à laquelle on atache le palan pour embarquer & débarquer le canon, ou quelque autre choſe de grand poids.

SUSAIN, Suſin. *Een agter-vinkenet, Een half-dek agter.*

C'eſt un pont briſé, ou une partie de tillac qui regne depuis la dunette juſqu'au grand mât, à l'opoſite du Saint-aubinet.

S Y.

SYRTES, ou Sables mouvans. *Wel-ſandt.*

Ce ſont des ſables mouvans agitez par la mer, tantôt amoncelez, & tantôt diſſipez, mais toujours très-dangereux pour les vaiſſeaux.

T A.

TABLE. La Table du Capitaine, ou, Dépence de la Table du Capitaine. *Koſt-gelden van een ordinaris Kapitein dienende ter zee.*

C'eſt une table que le Roi de France donne pour les Oficiers Majors lors-qu'ils ſont en mer.

TABLEAU. *Het hek van een fluit, Waapen-vlak.*

C'eſt la partie la plus haute de la poupe d'une flûte ſous le couronnement, où l'on met ordinairement la figure du nom du vaiſſeau. C'eſt ce qui s'apelle Miroir dans les autres navires. Voiez, Miroir.

TAILLEMAR, Taillemer. *Bit, Snee.*

C'eſt la partie inférieure de l'éperon d'une galére, apellée ainſi par les Levantins, parce-que cette partie eſt tranchante & ſemble tailler la mer. Le bas de la gorgére s'apelle quelquefois Taillemer. Voiez, Gorgére.

TAILLES de point. Tailles de fond. Voiez, Cargues-point, Cargues-fond.

TAINS. Voiez, Tins.

TALINGUER, ou E'talinguer les cables. *De kaabels inſteeken.*

C'eſt amarrer les cables à l'arganeau de l'ancre.

TALON de la quille. *Hieling, Agter-kiel.*

C'eſt l'extrémité de la quille vers l'arriére du vaiſſeau, du côté qu'elle s'aſſemble avec l'étambord. L'autre bout de la quille, qui s'aſſemble avec l'étrave, eſt apellé Rinjot.

TALON ou Renfort. *Een Voege op ſijn tandt ingeſchooten.*

C'eſt un terme de Charpentier.

TALON. Voiez, Simaiſe.

TALUS. Couper en Talus. *De kant afhakken. afſlegten.*

AS-

ASSEMBLAGE de bordages ou de planches en Talus. *Schuins-werk.*

C'eſt quand les côtés de chaque planche ſont coupez en talus, & qu'on couvre la partie ainſi coupée d'une planche de la partie auſſi coupée de l'autre planche.

DIGUE en Talus des deux côtés. *Een dijk die te weder-zijden ſchuins opgaat.*

TAMBOUR. *Trommel.*

C'eſt un inſtrument militaire ſur lequel on frape avec des baguettes, & qui rend un grand ſon. On le nomme auſſi Quaiſſe, ou Caiſſe, du nom du corps de tout l'inſtrument.

TAMBOUR. *Trommelſlager*, T*amboer.*

On apelle auſſi Tambour celui qui eſt deſtiné à battre la caiſſe.

TAMBOUR d'E'peron. *Blaas-balk.*

Ce ſont pluſieurs planches que l'on clouë ſur les jautereaux de l'éperon, & dont l'uſage eſt de rompre les coups de mer qui donnent ſur cette partie.

TAMIS à poudre. *Kruidt-zeeft.*

TAMISAILLE. *Luiwaagen.*

C'eſt un petit étage qui eſt à une flûte, & qui eſt pratiqué entre la grande chambre & la dunette. C'eſt par ce petit étage que paſſe la barre du gouvernail.

TAMPONS. *Proppen, Smeer-proppen, Houte-proppen, Yſer-of-kooper-proppen.*

Ce ſont des plaques de fer & de cuivre, ou de bois, qu'on tient prêtes dans un combat, pour remédier aux coups de canon qu'un vaiſſeau peut recevoir. Voiez, Charpentier.

LE Charpentier prit un Tampon, & boûcha la voie d'eau. *Bijl heeft een prop gevat, en ſtopte 't gat.*

TAMPONS, ou Tapons de canon. *Houte-proppen, Smeer-proppen, Bus-proppen.*

Ce ſont des plaques de liége avec leſquelles on boûche l'ame du canon afin d'empêcher que l'eau n'y entre.

„On peint de blanc ou de rouge les tapons de canon.

LE Canonier boûche l'ame du canon avec des Tampons. *De Konſtaapel maakt de mond der ſtukken met houte-proppen toe*; & les ſuifve pour empêcher qu'il n'y entre de l'eau; *en beroet ſe wel tegen 't inwaateren.*

TAMPONS de grenades. *Handt-granat-tappen.*

TAMPONS, ou Tapons d'écubiers. *Kluis-houtjens, Kluis-ſakken.*

Ce ſont certaines piéces de bois, longues à-peu-près de deux piés & demi, qui vont en amenuïſant, & dont l'uſage eſt de fermer les écubiers, quand le vaiſſeau eſt à la voile. Il y en a d'échancrez par un côté, qui boûchent les écubiers quand les cables y ſont encore. On les boûche auſſi quelquefois de ſacs remplis de foin, de bourre, ou d'autres choſes.

TAMPONER le canon. *'t Geſchut met proppen toedoen.*

TANQUAGE, TANGAGE. *Het op-en-neer-ſpringen, of heijen van 't ſchip; Het bokken van het ſchip.*

C'eſt le balancement d'un vaiſſeau de l'avant à l'arriére.

TANQUER, Tanguer. Vaiſſeau qui Tanque. Quelques-uns diſent, Enfourner. *Stamp-rijen, Stamp-ſtooten, Bokken, Induikken, Op en neer heijen.*

C'eſt-à-dire que ce vaiſſeau enfonce & tombe par ſon avant, en-ſorte que ſon mât de beaupré & ſa ſivadiére ſont couverts d'eau; ce qui arive ſur-

tout

tout lors-qu'on fait vent arriére, & que le vent eſt forcé. Cela arive ordinairement aux vaiſſeaux que l'on a conſtruits trop courts, & auſſi par le défaut d'arrimage.

„Il faut prendre garde à ne faire pas trop de voiles à l'avant, parce-que „cela fait tanquer le vaiſſeau.

„On ſe trouve quelquefois dans la néceſſité de couper l'éperon, & même le „mât d'avant, comme quand le vaiſſeau tangue trop, qu'il eſt trop ſur „le nez, ou qu'il fait eau à l'avant.

TANQUER ſur l'ancre. *Heijen.*

TANQUEURS, ou Gabariers. *Arbeiders om de Schepen te laaden, of te loſſen; Tſjuuwers.*

Ce ſont des porte-faix qui ſervent à charger & à décharger les navires & les galéres.

TAPABOR, Tapebor de bord. *Tapbor, Een muts op ſijn Engelſch.*

C'eſt une ſorte de bonnet à l'Angloiſe qu'on porte ſur mer, & dont on rabat les bords ſur les épaules pour ſe garantir du mauvais tems.

TAPECU, Tappecu. *Druil, Vin, Vinnetje, Jachten-duivel, Blindt voor 't gat.*

C'eſt une voile qui ſe met à une vergue ſuſpenduë vers le couronnement d'un vaiſſeau, en-ſorte qu'elle couvre l'arcaſſe, ou le dehors de la poupe, & elle déborde, tant à ſtribord qu'à babord, de deux braſſes à chaque côté. On ne la porte que de vent arriére, & il n'y a que les vaiſſeaux marchands qui s'en ſervent. Amarrez la vergue de tappecu à ce couronnement.

„Cette voile ſert à empêcher que les courans ou la marée n'emportent le „vaiſſeau, & ne le faſſent dériver. On la fait auſſi ſervir ſur de petits „yachts, pour continuer de filler pendant le calme, ou pour mieux venir „au vent.

„Les buches ont un tapecu quarré, & avec cela elles en ont ſouvent encore un autre petit.

TAPONS de canon & d'écubiers. Voiez, Tampons.

TAQUET, Filieux, Fileux. *Klamp.*

C'eſt ainſi que l'on nomme les différentes ſortes de petits crochets de bois où l'on amarre diverſes manœuvres. Voiez ſous le mot, Sep de driſſe, les deux derniers articles qui regardent proprement les taquets.

TAQUET à gueule, ou à dent. *Sor-klamp.*

C'eſt un taquet qui ſe clouë par les deux bouts, & qui eſt échancré par le dedans.

TAQUET à cornes, ou à branches, pour lancer des manœuvres. *Kruis-klamp, Kruis-hont, Kruis-beeting.*

Celui-ci eſt pointu par les deux bouts, & eſt cloüé par le milieu.

„Les Taquets à cornes du grand mât, vers l'arriére, doivent avoir dix-„huit pouces entre les deux cornes, & ſix pouces de large, deux pouces „d'épais, ſept pouces de long, & un pié de longueur par le bas: les cor-„nes doivent étre courbées en arc ſur le taquet, & doivent avoir deux „pouces & demi de large, & un pouce & demi d'épais.

„Il y a auſſi deux ſemblables Taquets à chaque côté du mât de mi-„ſéne: ils ont quatre pouces & demi de large, & trois pouces d'épais, ſept pouces de large par le bas, & un pié de long. On y amarre les

couëts

„coüets de miſéne. Les cornes des taquets du platbord paſſent au-travers „du platbord pour deſcendre ſur le taquet, qui a quatre pouces de large & „trois pouces d'épais. Les cornes ſont éloignées de trois piés huit pouces „l'une de l'autre : il y a ſept pouces de diſtance entre les bouts d'embas qui „ſont ſur le platbord ; & par le bas juſqu'aux taquets ils ont quinze pou„ces de long : on y amarre la candelette.

„Il y a quatre taquets à cornes dans les fargues, qui ont un pié de large par „le haut & neuf pouces par le bas, & trois pouces d'épais. Il y a dix„huit pouces de diſtance entre les cornes par le haut, & neuf pouces par „le bas.

TAQUET de fer. *Boei-klamp.*

C'eſt une eſpéce de taquet à gueule, qui ſert, dans la conſtruction & dans le radoub des vaiſſeaux, à faire aprocher & joindre les membres, les préceintes & les bordages.

TAQUETS ſimples. *Nok-klampen.*

Ce ſont ceux qui ſont preſque faits comme un coin, leſquels ſervent à divers uſages.

TAQUETS de mât. *Gordings-klampen.*

Ce ſont de longs taquets que l'on y clouë, & où l'on paſſe des chevillots pour y lancer des manœuvres.

TAQUETS de haubans. *Beleg-houtjes van de beſaans-maſt met naagels.*

Ce ſont de longues piéces de bois amarrées aux haubans d'artimon, où il y a des chevillots qui ſervent à y lancer les cargues.

TAQUETS de vergue. *Ree-klampen, Kruis-klampen.*

„Il y a deux taquets d'onze pouces à chaque vergue.

TAQUETS d'écoute, ou Bittes. *Kruis-houten, Kruis-beeting.*

Ce ſont de grands taquets de deux piéces, où l'on amarre les écoutes ſoit celles de l'artimon, celles de la grande voile, de la miſéne, ou autres.

TAQUETS de cabeſtan. *Klampen van de ſpil, Kieſen.* Voiez, Cabeſtan & Fuſeaux.

TAQUET d'élinguet. *Pal-klamp, Agter-klamp, Prang-hout.*

TAQUETS d'amure, *Hals-klampen, Hals-maſten, Kieſen.*

Ce ſont de groſſes & courtes piéces de bois troüées, qui étant apliquées ſur chaque côté du vaiſſeau y ſervent de dogue d'amure. Voiez, Dogue d'amure.

TAQUETS de ponton. *Klampen van een onderlegger.*

Ce ſont de gros taquets qui ſont faits comme ceux qui ſervent de dogue d'amure aux vaiſſeaux, par où paſſent les atrapes lors-que l'on carène.

TAQUETS de hune à l'Angloiſe. *Open marſſen op de boegſpriet.*

Ce ſont deux demi-ronds qui ſervent de hune étant mis aux deux côtés du bout du mât du beaupré.

TAQUETS d'échelle. *Klampen van de trappen.*

Ce ſont des piéces de bois qui ſervent d'échellons, ou de marches, aux échelles des côtés d'un vaiſſeau.

TAQUET de mât de chaloupe. *De knegt van de ſloep.*

C'eſt un taquet à dent qui eſt vers le bas du mât, où l'on amarre la voile.

TAQUETS de potence. *Onder-mikken, Klampjes onder de gek van de pomp.*

Ce ſont de petits taquets ouverts par un bout, dans leſquels s'emboîte le

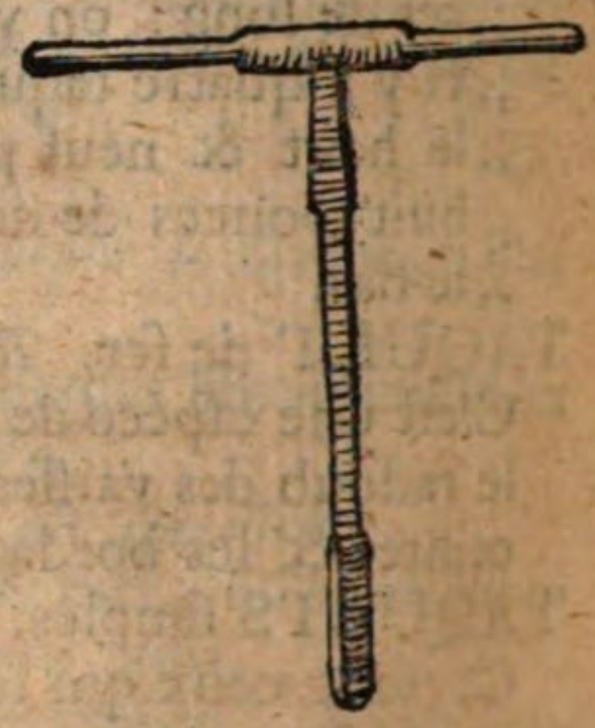
bas de la potence de la bringuebale.

TAQUET de la clef des eſtams. Voiez, Clef des eſtains.

TARE. *Teer.*

Les Normands & les Picards diſent Tare au-lieu de goudron, aïant pris ce mot du terme Hollandois. Voiez, Goudron.

TARRIE'RE, Tariére. *Boor*, *Avegaar.*



C'eſt un outil de fer dont les Charpentiers ſe ſervent. Il eſt emmanché de bois en potence, & en tournant il fait que le fer perce le bois où il touche, & fait de grands trous propres à y mettre des chevilles. Il y en a de pluſieurs ſortes & groſſeurs. On dit un gros Tariére au maſculin lors-que le tariére eſt gros, & une petite tariére quand il eſt petit. Il ſe fait de petites tariéres qu'on apelle Lacerets. Un gros comme celui de cette figure s'apelle. *Avegaar.*

TARTANE. *Een Tartaan, of Tartana.*

C'eſt une barque dont on ſe ſert ſur la mer Méditerranée, différente des autres barques en ce qu'elle ne porte qu'un arbre de meſtre, autrement un grand mât, & un mât de miſéne. La voile d'une Tartane eſt à tiers point; mais de gros tems elle en apareille une à trait quarré, apellée Voile de fortune.

T E.

TEMPESTE, Tempête. *Onweer*, *Storm*, *Storm-windt.*

C'eſt un mouvement extraordinaire des vents qui agitent les houles, ou les vagues, avec violence.

UNE horrible Tempête. *Een ſtinkende ſtorm.*

IL fait une furieuſe Tempête. *Het ſtormt geweldig.*

LA TEMPESTE ne diminuë point. *Het weer en biedt geen ſoen.*

ETRE ſurpris & battu de la Tempête. *Van een ſtorm overvallen en beloopen worden.*

LA TEMPESTE ceſſe, s'apaiſe. *Het weer bedaard.*

TEMS. *Weer*, *Weeder.*

GROS TEMS, ou Tems de mer. *Een ſwaar weeder*, *Onweer*, *Verleegen weer*, *Verwaait weer*, *Rouw weer*, *Hardt weer.*

C'eſt un tems de tempête, lors-que les vagues s'élèvent & que la mer eſt fort agitée. On diſoit autrefois, Grand Tems; mais aujourdhui c'eſt Gros Tems qui eſt fort uſité ſur l'Océan.

TEMS embrumé. *Miſtig weer.*

C'eſt celui qui eſt couvert de broüillards.

TEMS Affiné. *Een ſchoon helder weer.*

C'eſt-à-dire un tems qui s'éclaircit & qui devient beau. Voiez, Affiner.

LE TEMS ſe broüille. *Het weer groeit.*

TEMS orageux. *Ongeſtuimig*, *bulderig*, *ſtormend*, *verwaait weer.*

TEMS à perroquet. *Bram-of-top-zeils koelte*, *Bram-zeils weer.*

C'eſt un beau tems, où le vent ſoufle médiocrement & porte à route. Cette façon de parler vient de ce qu'on ne porte jamais la voile de perroquet que de beau tems, à-cauſe qu'étant extrémement élevée elle donneroit trop de priſe au vent ſi elle étoit portée de gros vent, & le vaiſſeau ſeroit en dan-

danger d'être renverſé ; ou les mâts de ſe rompre ; parce-que le poids qui eſt en haut eſt d'une plus grande puiſſance que celui qui eſt en bas

TEMS ſombre & couvert. *Een ſchraal lugt*, *Een bar en guur weer*, *Dokkig weer*, *Betrokken lugt.*

TEMS humide. *Vogtig weer*, *Wak weer.*

TEMS doux, Beau Tems. *Handig of handtſaam weer.* Beau Tems & Beau frais. *Vol-handig weer.*

TENAILLES. *Nyptangh.*

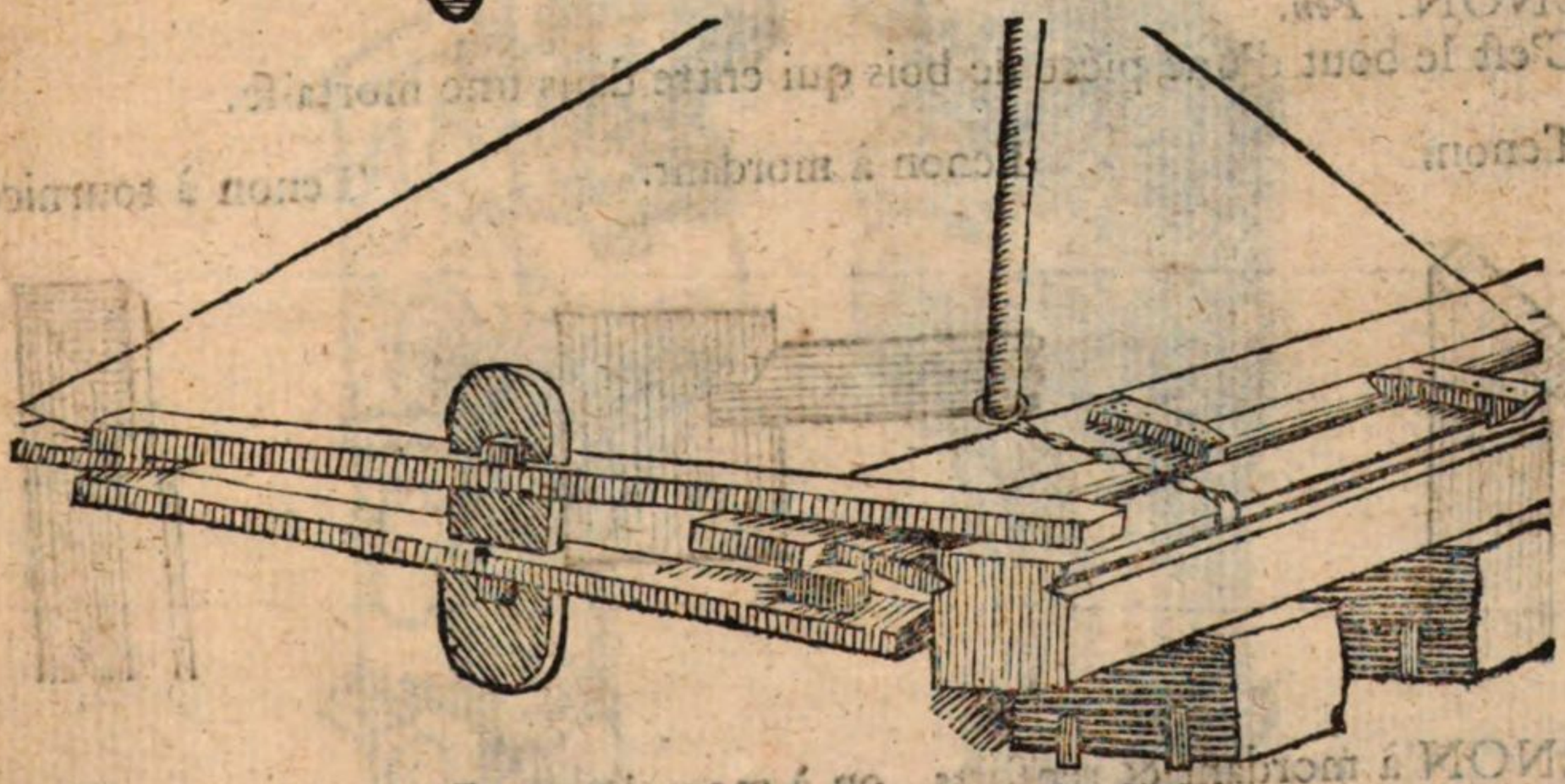
C'eſt un inſtrument de fer qui ſert à tenir ou arracher quelque choſe. Il eſt compoſé de deux branches preſque entiérement rondes, qui ſont atachées avec un clou à quelque diſtance du bas, & depuis le clou juſques à l'extrémité elles ſont quelquefois arquées, & quelquefois un peu courbées, afin de mieux pincer.

TENDELET. *Sonne-dek*, *Pavillioen.*

C'eſt une eſpéce de dais, avec des rideaux, que l'on met ſur l'arriére d'une chaloupe pour mettre à couvert du Soleil, ou de la pluïe.

TENAILLES de bois. *Boei-tang.*

C'eſt pour faire aprocher les bordages les uns des autres, & les tenir en les poſant. Il y a encore une eſpéce de petites tenailles, qui s'apellent *Kluft* en Hollandois, qui ſerrent plus que les grandes tenailles. Voici avec la figure ſimple de la tenaille de bois, une autre figure où cette même tenaille eſt emploiée à tenir les gabords, ou premiéres planches du bordage contre le quille, pour les aſſembler.



TENIR une manœuvre. *Een touwerk ſtijf-houden en vaſt maaken, of veſten;* C'eſt-à-dire, l'attacher, où l'amarrer.

TENIR le balant d'une manœuvre. *De looſe van een touw vaſt maaken.*
C'eſt l'amarrer de telle ſorte qu'elle ne ſoit point lâche. qu'elle ne balance point.

TENIR un bras. *Een bras haalen en vaſt maaken.*
C'eſt-à-dire, le haler & l'amarrer.

TENIR en garant. Voiez, Garant.

TENIR en ralingue. Voiez, Ralingue.

TENIR le vent. *De loef houden, Sig boven windt houden, By de windt houden.*
C'eſt être au plus près du vent.

TENIR le lit du vent. *Hoog by de windt zeilen.*
C'eſt ſe ſervir d'un vent qui ſemble contraire à la route, ce qui ſe fait en prenant ce vent de biais. On met pour cela les voiles de côté par le moien des boulines.

TENIR le lof. *De loef blyven houden.*
C'eſt lors-qu'on prend l'avantage d'un vent de côté.

TENIR au vent. *Sterk by de windt zeilen, By de windt houden.*
C'eſt-à-dire, naviguer de vent contraire.

TENIR la mer. *Zee houden, In zee blijven, In zee houden.*
C'eſt être & demeurer à la mer.

LE vaiſſeau étoit deſemparé & ne pouvoit plus Tenir la mer. *'t Schip was ſoo reddeloos, dat het niet langer zee kon bouwen.*

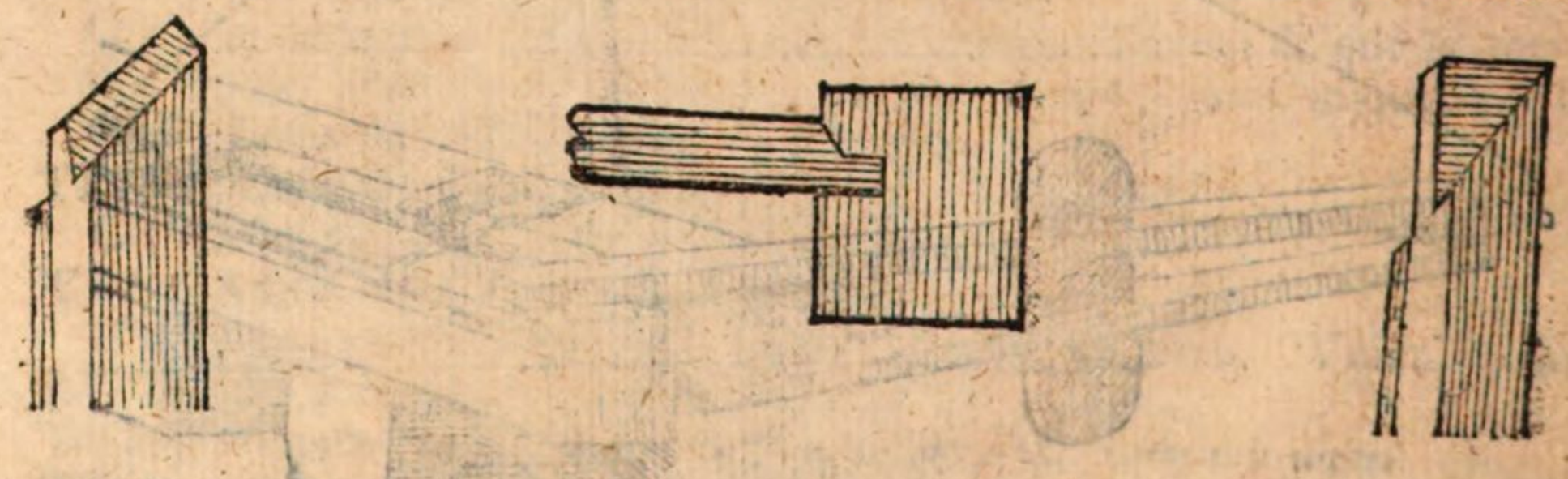
TENIR la largue. *Ruim-ſchoots, of met een breedt windt zeilen.*
C'eſt ſe ſervir de tous les vents qui ſont depuis le vent de côté juſqu'au vent d'arriére incluſivement. Voiez, Largue.

SE TENIR ſous voiles. *Sig onder zeil houden.*
C'eſt avoir toutes les voiles apareillées, & être prêt à faire route.

TENIR ou voir une terre ou quelque autre objet l'un par l'autre. *Twee voorwerpen door, of onder, of over malkanderen ſien.*
C'eſt-à-dire que l'on puiſſe voir les deux objets à la fois, l'un par-deſſus l'autre, ou que l'un cache l'autre. Voiez, Ouvrir.

TENON. *Pen.*
C'eſt le bout d'une piéce de bois qui entre dans une mortaiſe.

Tenon. Tenon à mordant. Tenon à tournices.



TENON à mordant & renforts, ou à mors d'âne. *Een pen met een verſtek in geſchoooten.*

TENON à tournices, ou à oulices. *Een pen met een regte borſt, of voege.*

C'eſt

C'eſt un tenon coupé tout-quarrément & en about, auprès des paremens de bois, quand tout l'ouvrage eſt fait.

TENON à queuë d'aronde. *Een ſwavel-pen.*

C'eſt celui qui eſt plus large à ſon bout qu'à ſon décolement, pour être encaſtré dans une entaille.

TENON de mât. Voiez, Ton de mât.

TENON de l'étambord. *De pen van d'agter-ſteven.*

C'eſt une petite partie du bout de la piéce de charpenterie nommée étambord, qui s'emmortaiſe dans la quille du vaiſſeau.

TENONS de l'ancre. *Neuten van het vierkant van 't anker.*

Ce ſont deux petites parties jointes au bout de la vergue, qui s'entaillant dans le jas font qu'il eſt tenu plus ferme.

TENUE. *Het houden, of het bijten van het anker.*

C'eſt la priſe, où l'accrochement de l'ancre au fond de la mer.

TENUE. Fond de bonne Tenuë. *Een goedt anker-grondt.*

C'eſt celui où l'ancre a la priſe, ce qui le rend propre pour l'ancrage. Voiez, Fond.

FOND de mauvaiſe Tenuë. *Een los, of quaade grondt.*

C'eſt un fond où l'ancre n'a aucune priſe & ne peut s'accrocher. A l'Eſt de cette iſle on trouve douze braſſes d'eau, mais le fond y eſt de mauvaiſe tenuë.

TERMES. *Beeldt-werk, Beelden, Termen, Staat-houten.*

Ce ſont des ſtatuës d'hommes, ou de femmes, dont la partie inférieure ſe termine en gaîne, & qu'on poſe ordinairement ſur les côtés de la poupe des vaiſſeaux. Quand c'eſt une figure d'Ange en demi-corps, on l'apelle Terme Angélique; & quand c'eſt celle d'une Divinité champêtre elle eſt apellée Terme Ruſtique. Quand au-lieu de gaîne on donne à la figure une

double queuë de poiſſon tortillée, c'eſt un Terme Marin. Il y a auſſi un Terme en conſole & un Terme en buſte ; le dernier eſt celui qui eſt ſans bras, & qui n'a que la partie ſupérieure de l'eſtomac. La gaîne de l'autre finit en enroulement, & le corps qu'elle porte eſt avancé pour ſoutenir quelque choſe. Le Terme Double eſt celui d'où deux demi-corps, ou deux buſtes adoſſés, ſortent d'une même gaîne. Les Termes qui ſont aux angles ſe nomment en Hollandois, *Hoek-mannen*, ou, *Staat-houten*.

„Les Termes & les autres Figures humaines qu'on fait ſur les vaiſſeaux, doi-„vent être puiſſantes pour être remarquées de loin ; & par cette raiſon „il n'importe pas qu'elles ſoient groſſiéres & peu finies.

„Le Terme qui eſt à l'angle de la poupe d'un vaiſſeau de cent-trente-qua-„tre piés de long de l'étrave à l'étambord, doit avoir neuf pouces & demi „de large, & huit pouces d'épais. Le Terme qui eſt au milieu de la „poupe doit avoir huit pouces & demi de large, & ſept pouces & demi „d'épais. Les quatre autres Termes doivent avoir huit pouces de large, „& ſept pouces d'épais. Ils doivent être ſuportez par une architrave, „qui doit avoir deux pouces & demi de large, & cinq quarts de pouce d'é-„pais, & paſſer d'un bout à l'autre.

TERRE. *Aarde, Landt.*

C'eſt le plus peſant des quatre élemens, un élément groſſier de figure ſphérique, modérément froid & ſouverainement ſec. Il eſt placé au milieu de l'air, de l'eau & du feu, & environ au milieu du monde.

TERRE Ferme, Continent. *Een vaſt landt.*

On apelle Terre ferme une grande étenduë dans laquelle ſont compriſes pluſieurs régions, & que les mers ne ſéparent point. Voiez, Continent.

TERRES Polaires. *Geweſten die by het aſpunt zijn.*

Ce ſont deux continens ſituez vers les poles, l'un vers le Septentrion, & l'autre vers le Midi, qu'on ne connoît pas encore aſſez pour aſſurer que ce ſoient véritablement des Continens. Le plus grand eſt apellé Terre Auſtrale, ou Terre Magellanique, à-cauſe de Magellan qui le premier en a découvert les côtes. Ou l'apelle auſſi Terre de Quir, de Ferdinand de Quir qui en a donné une connoiſſance plus certaine.

TERRE Méditerrannée. *Een middellandtſch landt.*

C'eſt une terre éloignée des mers, & ſituée au milieu des terres.

TERRE maritime. *Een zee-kuſt.*

C'eſt celle qui eſt voiſine de la mer, & que l'on apelle autrement Côte.

TERRE embrumée. *Een beneeveldt landt, Miſtig landt.*

C'eſt une terre que les broüillards couvrent.

TERRE défigurée. *Een landt dat men niet verkennen kan.*

C'eſt celle qu'on ne peut bien reconnoître à-cauſe de quelques nuäges qui la couvrent.

TERRE fine. *Een klaar landt.*

C'eſt celle qu'on voit clairement ſans qu'il y ait aucun broüillard qui en dérobe la vuë.

GROSSE TERRE. *Een hoog landt.*

C'eſt une terre haut élevée.

TERRE qui fuit, qui fuit au Nord. *Landt dat ontvalt om het Noord.*

C'eſt

C'eſt celle qui faiſant un coude, s'éloigne du lieu où l'on eſt.

TERRE qui ſe donne la main. *Een gelijke kuſt, Een egaale kuſt, Een regte kuſt.*

C'eſt celle que l'on voit ſans qu'elle ſoit ſéparee par aucun golfe, ni aucune baie.

TERRE qui aſſèche. Voiez, Aſſécher.

TERRE de beurre. *Botter-landt.*

C'eſt un nuäge qui ſe montre à l'horiſon, qu'on prend pour la terre, & que le Soleil diſſipe; & à-cauſe de cela les gens de mer diſent Terre de beurre qui ſe fond au Soleil.

ALLER à TERRE. *Aan landt gaan.*

ALLER TERRE-à-TERRE. *Langs de kuſt heen zeilen.*

C'eſt-à-dire naviguer le long des côtes en les rangeant. Voiez, Ranger.

LA TERRE ſe mire. Voiez, Mire.

TERRES baſſes. *Laage kuſten.*

Ce ſont les rivages qui ſont bas, plats, ſans remarques.

TERRES hautes. *Hooge kuſten.*

Ce ſont les montagnes, ou les rivages haut élevez.

PRENDRE TERRE. *Landen, Aanlanden, Aankomen, Belanden, Havenen.*

C'eſt-à-dire, ariver à terre, aborder une terre. On a dit autrefois, Surgir, mais ce terme a vieilli. On dit auſſi Terrir, quand on a fait une grande traverſée.

TERRE. *Landt, Landt.*

Ce mot Terre eſt crié à haute voix par celui qui dans un voiage aperçoit le premier la terre. La ſentinelle qui étoit placée au haut du perroquet n'eut pas ſi-tôt crié Terre &c.

GRANDE TERRE. Voiez, Terre ferme.

ALLER chercher une Terre. *Naar 't landt, of na de wal zeilen.*

C'eſt faire route deſſus, ou Cingler vers elle pour la reconnoître.

LA TERRE nous reſte. Voiez, Reſte.

TOUT-à-TERRE. Un navire qui eſt tout à Terre. *Digt by 't landt.*

C'eſt une maniére de parler, pour dire qu'un navire eſt tout-près de terre.

DANS la Terre, ou Dans les Terres. *Midden 't landt.*

C'eſt ainſi qu'on s'exprime pour parler de quelque choſe qui eſt éloignée du bord de la mer.

TERRE hachée. *Een hakkelijk landt.*

C'eſt une terre entre-coupée.

LA TERRE mange. Ce vaiſſeau eſt mangé par la Terre. *Een ſchip dat verdonkert is.*

C'eſt un terme dont ſe ſervent les gens de mer pour dire que le vaiſſeau, ou quelque autre choſe de laquelle ils veulent parler, eſt cachée par l'ombre de la terre qui l'empêche d'être vuë.

TERRENEUVIER. *Terreneuf-vaarder.*

C'eſt un vaiſſeau qui va à Terre-neuve pêcher de la moruë.

TERRIR. *Belanden, Landt aandoen.*

C'eſt prendre terre après une longue traverſée.

TERRIR. *Landt ontdekken, in 't oog krijgen.*

C'eſt avoir la vuë de la terre.

TERRIR. *Het opkomen, en gaan leggen, van de ſchildpaden.*

Ce terme de Terrir ſe dit des tortuës, qui en un certain tems ſortent de la mer & viennent terrir ſur le rivage. Elles y pondent leurs œufs, & après les avoir couverts de ſable, elles les laiſſent éclorre par la chaleur du Soleil.

TERTRE. *Een Heuveltje, Hoogte.*

C'eſt une petite éminence de terre, ou une ſorte de petite montagne, qu'on voit s'élever dans le milieu d'une plaine, & qui n'eſt atachée à aucune côte.

TESSEAUX. Voiez, Barres de hune.

TESTE, ou Tête de More. *Eezels-hoofdt.* Voiez, Chouquet.

TESTE de More. *Eezels-hooft aen de vlagge-ſtok.*

C'eſt un petit chouquet dont le collier eſt à charniére, qui ſe met ordinairement ſur le montant du bâton d'enſeigne de poupe, & ſur le bout du perroquet de beaupré.

TESTE, ou Tête de l'ancre. *Ankers-hoofdt.*

C'eſt la partie où la verge eſt jointe avec la croiſée.

TESTE du cabeſtan. *De kop van de ſpil.*

TESTE de potence de pompe. *'t Hoofdt van de gek.*

C'eſt la partie de la pompe qui ſuporte la bringuebale.

TESTE, ou Tête d'un vent. *De tijdt daar de windt begint op te ſteeken, De opſteeking van de windt.*

C'eſt ſon commencement, c'eſt-à-dire, le tems où ce vent commence à ſoufler.

TEUGUE. Voiez, Tugue.

T H.

THE'ATRE. Terme de la Méditerranée. Voiez, Château d'avant.

T I.

TIALQUE, Tiarlck, Tiarlec. *Een Tialk.*

C'eſt une ſorte de bâtiment qui a une petite fourche & un grand balcſton: il eſt ponté & a des courcives autour du pont, mais le pont eſt des plus bas où il y ait des courcives. Il y a deux petits blocs au bordage vers l'avant, pour y lancer des manœuvres, & trois ou quatre défences, ou bois ronds, longs d'environ deux piés, qui pendent à des cordes, aux deux côtés de l'avant.

TIEN-BORD. Voiez, Stribord.

TIERS-POINT. Voiles à Tiers-point, ou Voiles Latines, ou Voiles à oreilles de liévre. *Drie-hoekige zeilen.*

Ce ſont des voiles de figure triangulaire, comme ſont celles de l'artimon & des étais. On s'en ſert particuliérement ſur la Méditerrannée, & dans les vaiſſeaux de bas-bord qui vont à voiles & à rames.

TILLAC. *Dek, Overloop, Verdek.*

C'eſt le plancher ou étage d'un navire, ſur lequel la batterie eſt poſée comme ſur une plate-forme, ou ſur un plancher. Voiez, Pont.

FRANC-TILLAC. *Overloop.*

C'eſt le premier pont, ou l'étage qui eſt le plus près de l'eau.

FAUX-TILLAC. *Koebrug.* Voiez, Faux-pont & Faux-baux.

TILLAC. *Een ſtellinge in 't ruim.*

Cela ſe dit encore d'une eſpéce de plate-forme de planches que l'on fait à fond de cale, où le Munitionaire fait ſes bidons.

TILLE. *Hang-plegt, Stuur-plegt.*

C'eſt l'endroit où ſe tient le Timonier dans les flûtes.

TILLE. *Plegt.*

C'eſt un couvert, ou acaſtillage, à l'arriére d'un vaiſſeau non-ponté.

TIMON, ou Barre de gouvernail. *Roer-pen.*

C'eſt une piéce de bois longue & arondie, dont l'une des extrémités répond du côté de l'habitacle à la manivelle du gouvernail que tient le Timonier, & elle ſe joint à cette manivelle par une cheville de fer qui lui eſt atachée, & qui entre dans la boucle de fer de la manivelle. Elle paſſe de-là par la ſainte-barbe, & portant ſur le traverſin elle ſe termine par la jaumiére à la tête du gouvernail, qu'elle fait joüer à ſtribord & à babord. Voiez, Barre.

„Le Timon doit êtré d'une ſeule piéce quarrée, de bois bien-choiſi. Quel-
„ques Charpentiers le font de la moitié plus épais par le bout qui joint l'é-
„tambord, que par le bout qui joint la manuelle.
„Le Timon d'un vaiſſeau de cent-trente-quatre piés, doit avoir vingt-trois
„piés de long, neuf pouces d'épais par le bout qui eſt joint à l'étambord,
„& ſix pouces par l'autre bout, ſelon les règles de quelques autres Char-
„pentiers.

TIMONIER. *De Man te roer, Die te roer ſtaat.*

C'eſt le matelot qui tient la barre du gouvernail pour conduire & gouverner un vaiſſeau pendant ſon quart. Son poſte eſt au-devant de l'habitacle.

TINS. *Staapels-blokken, Staapelingen.*

Ce ſont de groſſes piéces de bois, que l'on couche à terre afin-qu'elles ſoutiennent la quille & les varangues d'un vaiſſeau, quand on le met en chantier, & qu'on le conſtruit. Voiez, Chantier.

„Il eſt bon de mettre à terre un couche, ou lit, de bonnes planches de
„dix à douze pouces de large, ou plus, pour poſer les tins deſſus plutôt
„que ſur terre. Le plus gros des tins, que quelques-uns apellent en Fla-
„mand *Dompblok*, qui tient le vaiſſeau en balance quand on le lance à l'eau
„doit être poſé à une cinquiéme partie de la longueur du vaiſſeau, à pren-
„dre par-derriére & du talon de la quille. Les tins qui ſont derriére celui-
„ci n'ont pas beſoin de coins, parce qu'ils tombent deux mêmes aſſez fa-
„cilement; mais il ne faut pas manquer d'en mettre à tous les tins qui ſont
„depuis le gros tin en-avant.

TINS ſous une galére. *Stokken.*

TIPHONS. Voiez, Siphons.

TIRANT de l'eau d'un navire. *Peil, Peiling, Waater-dragt, Het diep gaan van een ſchip.*

C'eſt la quantité des piés d'eau qui ſont néceſſaires pour le mettre à flot. Le tirant de l'eau de ces deux vaiſſeaux n'eſt pas égal.

„Le tirant de l'eau d'un vaiſſeau ſe meſure à l'avant & à l'arriére, à pren-
„dre par le deſſous de la quille.

TIRE du vent. *De kragt van de windt.*

Cela ſe dit pour marquer la force qu'a le vent, lors-qu'un vaiſſeau eſt à l'ancre, de faire roidir ou travailler ſon cable.

TIRE. *Roei hardt.*

C'eſt un commandement que l'on fait à l'équipage d'une chaloupe, afin-qu'il nage avec force.

TIRE avant. *Roei hardt.*

C'eſt encore un commandement que l'on fait à l'équipage d'une chaloupe, afin-qu'il nage avec plus de force.

TIRE-BOURRE. *Varken-ſtaart.*

C'eſt un inſtrument qui ſert à décharger une arme à feu ſans la tirer. Il eſt fait de fil d'archal pointu & tortillé, en forme de vis, qu'on atache au bout d'une baguette.

TIRE-FOIN. *Kratſer, Kraſſer.*

C'eſt ainſi qu'on apelle ſur mer un ſemblable inſtrument, gros à proportion, pour décharger le canon.

TIRER le canon. *Het geſchut affchieten, loſſen, ſlaaken.*

TIRER. Un vaiſſeau tire dix, douze, ou quinze piés d'eau. *Een ſchip trekt tien, of twaalf voet waater, of gaat tien voet diep.*

C'eſt-à-dire qu'il faut à un tel vaiſſeau dix, douze, ou quinze piés d'eau pour le mettre à flot, ou qu'il ocupe cette quantité d'eau en hauteur. On dit auſſi, Un tel vaiſſeau prend tant de piés d'eau. Les bâtimens courts de varangue & ronds de carène, tirent plus d'eau que ceux qui ont les varangues plates.

TIRER peu d'eau. *Drijven hoog uit 't waater.*

TIRER beaucoup d'eau. *Diep gaan.*

TIRER trop d'eau à-cauſe de la charge. *Heijen, Diep gelaaden zijn.*

TIRER à la mer, ou Prendre le large. *De ruime zee kieſen.*

C'eſt ſe mettre au large de la terre, s'éloigner des côtes, de quelque terrein, ou de quelque vaiſſeau. Nos vaiſſeaux aïant découvert les ennemis qui rangeoient la côte, tirérent au large, (prirent le large) pour les engager au combat.

TIRE-VIEILLES. *Val-reepen.*

Ce ſont deux cordes qui ont des nœuds de diſtance en diſtance. Elles pendent le long du vaiſſeau en-dehors, ſavoir une corde de chaque côté de l'échelle, & on s'en ſert à ſe tenir pour monter dans un vaiſſeau & pour en deſcendre.

JETTE la Tire-vieille hors le bord. *Smijt de val-reep over boord.*

TIRE-VIEILLE de beaupré. *Loop-ſtag van de boegſpriet, Klim-ſtag.*

C'eſt une corde dont on ſe ſert pour marcher avec plus de ſureté ſur le mât de beaupré, au bas duquel elle eſt amarrée, & d'où elle monte à l'étai de miſéne, d'où elle deſcend pour s'amarrer aux barres de la hune de beaupré. Voiez, Sauvegarde.

T O.

TOILE à faire des voiles. *Zeil-doek, Kanefas.*

TOILE de noiale 1. *Hollandtſche Kanefas.*

TOILE de noiale 2. *Franſche Kanefas.*

C'eſt une toile très-forte qui ſe fait en divers endroits, mais ſur tout à Olonne & dans les villages voiſins, qui en fourniſſent Rochefort & la Rochelle.

TOILE de noiale 3. *Karrel op Karrel.*

TOILE de noiale 4. *Karrel-doek.*

TOILE de noiale 5. *Klaaver-doek.*

Les

Les toiles noïales doivent être faites de cœur de chanvre, le fil bien leſcivé : elles ſeront bien battuës, renforcées & unies, aïant du corps, ſans gomme, & les liziéres bien-faites.

„ Les voiles ſe font de toile forte qui s'apelle Canevas, ou Canefas, & qui „ ſe fabrique en France & en Hollande, d'où on la nomme Canefas de „ France, ou Canefas de Hollande. Le canefas de Hollande eſt le plus „ eſtimé, & ſur-tout il devient fort cher quand on a guerre contre la Fran- „ ce. Il ſe vend par rouleaux : chaque rouleau contient quarante-neuf à cin- „ quante aunes. Il a de large une aune & un huit, ou trente pouces. „ Pendant les guerres le rouleau a valu juſqu'à quarante livres, & quelque- „ fois il baiſſe juſqu'à vingt-ſix livres.

„ Les Bourgeois de vaiſſeaux, ou les Maîtres, ou Agréeurs, paient au Voi- „ lier quinze, ſeize, dix-ſept, ou dix-huit ſous par aune, ſelon que le rou- „ leau eſt cher ; mais il fournit auſſi pour le même prix les ralingues, qui „ ſont groſſes ou menuës à proportion de la grandeur des voiles. La toile „ de Flandre & autre toile plus legére dont on fait les menuës voiles, ne „ ſe paie que quatre ſous, ou quatre ſous & demi l'aune, & n'a qu'une au- „ ne de large : bien-entendu que c'eſt l'aune de Hollande.

La toile ou Canefas de Hollande en piéce tient cinquante aunes. La plus chére a valu l'an 1680. trente livres la piéce, & la moindre dix-huit à vingt livres. Le Canefas de France ſe vend par balles de 380. aunes ; la balle ſe vendoit l'an 1680. 22. livres de gros, ſavoir du plus beau canefas, & le moindre ſe vendoit 14. liv. de gros. Le beau eſt étroit, & la noïale 5. qui s'apelle auſſi *Franſche ligt doek*, eſt large. Comme on s'eſt paſſé des toiles de France pendant les derniéres guerres, on s'en paſſe encore, & il en vient peu maintenant.

TOILE de mélie 1. *Eevert-doek.*

C'eſt celle qui ſuit en qualité les toiles de noiale.

TOILE de mélie 2. *Graauw doek.*

TOILE de mélie 3. ou Toile de Flandre. *Ligt doek, Vlaamſche linnen.*

C'eſt pour faire les menuës voiles. Elle ſe vend par aune en Hollande ; & s'eſt venduë l'on 1680. depuis 6. juſqu'à neuf ſous, ſelon ſa force.

TOILES de ſabords, ou de déleſtage. *Poort-zeilen.*

Ce ſont de vieilles voiles, ou autres toiles, qu'on clouë ſous les ſabords quand on veut déleſter, afin de recevoir le leſt.

TOISE. *Roede.*

C'eſt une meſure qui contient ſix piés, le pié douze pouces, & le pouce douze lignes. C'eſt la toiſe de Paris qu'on apelle Toiſe de Roi, parce- qu'on s'en ſert dans tous les ouvrages que le Roi fait faire, ſans avoir égard à la toiſe d'aucun lieu. La toiſe d'échantillon eſt celle de chaque lieu où l'on meſure, quand elle ne ſe raporte pas à la toiſe de Paris, Celle de Bourgogne eſt de ſept piés & demi. On apelle Toiſe courante celle qu'on meſure ſeulement ſuivant ſa longueur. La Toiſe quarrée eſt un quarré dont chaque côté eſt une toiſe, enſorte qu'une toiſe courante aïant ſix piés courans, la toiſe quarrée à trente ſix piés. La toiſe Cube, ou cubique, eſt un Cube dont chaque côté eſt d'une toiſe, d'où il s'enſuit que la toiſe cube, qu'on apelle autrement maſſive, ou ſolide, étant meſurée en largeur, en longueur, & en profondeur, produit deux cents piés cubes.

TOISER le bois. *Hout meeten.*

C'eſt évalüer des piéces de bois de différentes groſſeurs à la quantité de trois piés cubes, ou de douze piés de long ſur ſix pouces de gros, réglée pour une piéce.

TOLETS, ou E'chomes. *Dollen, Pennen.*

Les tolets ſont longs d'environ un pié. Voiez, E'chomes.

TOLETS. *Delden.*

Ce ſont deux chevilles de bois qu'on voit ſur de très-petits bateaux, entre leſquelles on met la rame, & qui la retiennent ſans étrope.

TOMBER ſur un vaiſſeau. *Op een ander ſchip afkomen, Aan zy zeilen, In een vyandtlijk ſchip vallen.*

C'eſt-à-dire, ariver & fondre deſſus. Si le vaiſſeau ennemi n'eût viré de bord, notre vaiſſeau alloit tomber ſur lui.

TOMBER deſſus & aborder. *Op zy zeilen.*

EN TOMBANT. *In het vallen op den vyandt.*

TOMBER ſous le vent. *In de ly affakken, afraaken.*

TOMBER ſous le vent, ſoit d'une terre, ou d'un vaiſſeau. *In ly vallen, Beneeden windt vervallen, Uit de loef afkomen, Te laag vervallen, In de ly afraaken.*

C'eſt-à-dire, perdre l'avantage du vent qu'on avoit gagné, ou dont l'on étoit en poſſeſſion, ou qu'on tâchoit de gagner. En revenant de la Grenade nous ne ſerrâmes pas le vent d'aſſez près, ce qui nous fit tomber ſous le vent de toutes les iſles, & nous vinmes terrir à l'iſle de St. Dominge.

TOMBER ſous le feu de deux frégates. *Vervallen tuſſchen twee fregatten.*

LE VENT TOMBA. *De windt viel tegen den avondt, ging leggen.*

C'eſt-à-dire qu'il ceſſa, qu'il fit place au calme, enſorte qu'il n'y eut plus de mer, ou de lames. Comme le vent étoit tombé, nos galéres remorquérent ceux de nos vaiſſeaux qui étoient ſous le vent de l'eſcadre.

TOMBER. Mât qui tombe en arriére, ou en-avant. *Vallen, Agter of voor overgeſet worden.*

C'eſt pancher en-avant ou en-arriére.

LAISSER TOMBER l'ancre. Voiez, Moüiller.

TON. Le Ton, ou Tenon du mât. *De Top van de maſt.*

C'eſt la partie du mât qui ſe trouve entre les barres de hune & le chouquet qui eſt l'endroit où chaque arbre eſt aſſemblé avec l'autre, & où s'aſſemble par en-haut le bout du tenon du mât inférieur avec le mât ſupérieur, & cela par le moien du chouquet; & par en-bas le pié du mât ſupérieur avec le tenon du mât inférieur, par le moien d'une cheville de fer quarrée, apellée Clef.

„Le ton du grand mât d'un vaiſſeau de 134. piés de long, doit avoir 7. „piés de longueur; le ton du mât de miſéne 6. piés; le ton du mât d'artimon 4. piés & un quart; le ton du grand mât de hune 4. piés; le ton „du mât de hune d'avant 3. piés, de-même que celui du grand perroquet „& du perroquet d'artimon. Le ton du perroquet de beaupré doit avoir „à-peine 2. piés, & le ton du perroquet de miſéne un pié & un quart.

TONIE. *Tonie.*

„C'eſt une ſorte de canot des Indes, dont on en atache ſouvent deux en„ſemble avec des roſeaux, ou des écorces d'arbres, afin-qu'ils s'entre-

„ſou-

„ ſoutiennent, & l'on y met une petite voile. Quand ils ſont ainſi acou-
„ plez on les apelle Catapanel.

HUNIERS ſur le Ton. Voiez, Huniers.

TONNE. *Ton, Tonne.*

C'eſt une groſſe boüée faite en forme de baril, qu'on met dans la mer, & qui ſurnageant au-deſſus d'un rocher, ou d'un banc de ſable, avertit les Pilotes qu'ils doivent s'en éloigner.

TONNE qui ſert quelquefois de boüée à une ancre. *Tonne-boei.*

TONNES. *Tonnen op de toppen van de maſten.*

Ce ſont de pareils vaiſſeaux non-foncez par le gros bout, que l'on fait ſervir de couverture à la tête des mâts quand ces mâts ſont dégarnis, comme il s'en voit à Toulon. On les couvre encore de prelarts.

TONNEAU Fûtaille, *Vat.* Tonneau à vin. *Wijn-vat.*

C'eſt en général toute ſorte de fûtaille. C'eſt auſſi en particulier un vaiſſeau d'une certaine grandeur & capacité. Pour ſavoir ce que contient le tonneau pris en ce ſens, Voiez, Barique.

„ En arrimant les tonneaux à vin il faut bien prendre garde à mettre le „ bondon en-haut, & à les arrêter avec des coins par le bas, afin-qu'ils ne „ roulent pas. Les moindres vins doivent être mis ſous les autres, parce- „ que ceux qui ſont au haut, & moins chargez, ſe conſervent mieux, c'eſt „ pourquoi il eſt bon de charger les vins en de petits bâtimens.

TONNEAU. *Ton, Tonne, Vat.*

On ſe ſert de ce terme pour exprimer un poids de deux mille livres, ou de vingt quintaux; & en ce ſens, quand on veut déſigner la capacité & le port d'un navire on dit, par éxemple, qu'il eſt de cinq cents tonneaux, par où l'on entend qu'il porte cinq cents fois la valeur de deux mille peſant, c'eſt-à-dire, un million de livres. Il faut pour cela que l'eau de la mer qu'ocupe le vaiſſeau en enfonçant, pèſe une pareille quantité. On dit, Charger au quintal, ou au tonneau.

DROIT de Tonneau. *Vat-geldt.*

C'eſt un droit de doüane qui ſe lève ſur chaque tonneau.

TONNELIER. *Een Kuiper.*

Les Tonneliers ont le ſoin des fûtailles: il les rebattent, & font les changemens néceſſaires.

TONTURE. *D' eerſte ſetgang onder 't onderſte berghout.*

C'eſt un rang de planches, dans le revétement du bordage contre la ceinte du franc-tillac.

TONTURE. *Het opſetten van de barrighouten.*

C'eſt la rondeur qu'on voit aux préceintes, qui lient les côtes d'un vaiſſeau; ou la maniére dont elles s'élèvent en arondiſſant vers l'avant & vers l'arriére.

TONTURE du pont. *Het opſetten van 't verdek, Kromte van 't verdek.*

Cela ſe dit de la différence qu'il y a de l'élévation du milieu du pont à l'élévation de l'avant & de l'arriére. D'autres diſent, Relevement.

TONTURE, ou Rondeur des baux. *De bogt van de balken.*

C'eſt ce qu'on donne d'arc aux baux.

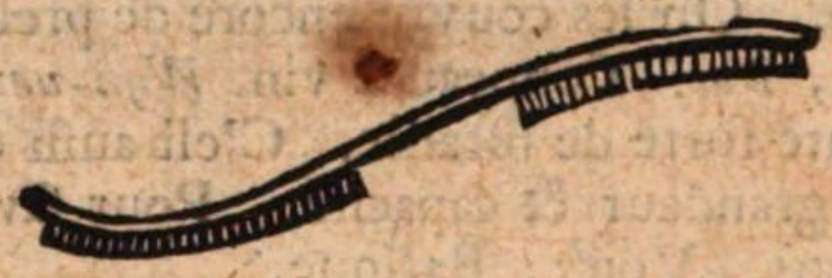
TONTURE. Vaiſſeau qui a ſa Tonture, qui eſt dans ſa Tonture, *Een op ſijn pas geladen ſchip, Een ſchip dat op ſijn vlugt leit.*

C'eſt-à-dire qu'il eſt dans ſa bonne & juſte aſſiette, enſorte qu'étant à flot ſa charge ſe trouve ſi-bien arrimée qu'il garde ſon contrepoids tant ſur l'avant que ſur l'arriére. On dit; Nos vaiſſeaux ſont dans leur Tonture & nos galéres dans leur Eſtive, c'eſt-à-dire que les uns & les autres ſont dans leur bonne aſſiette. La bonne tonture des vaiſſeaux contribuë beaucoup à les faire paroître longs.

TORDES. Voiez, Sauve-rabans.

TORE, Thore. *Thorus.*

C'eſt une moulure relevée en rond d'une piéce d'architecture. On en fait à l'arriére des vaiſſeaux ſous les Termes.



TORON, Touron. *Streng, Kaabel-gaaren.*

C'eſt un aſſemblage de pluſieurs fils de carret tournez enſemble, dont un gros cordage eſt compoſé. Il y a d'ordinaire quatre torons dans le grand étai des grands bâtimens, & chaque Toron eſt fait de quarante fils. Quelques-uns font un milieu entre le Toron & le fil de carret, & l'appellent Cordon. Celui-ci eſt fait de fils de carret, & le toron eſt fait de cordons.

TORTUE de mer. *Een Zee-ſchildtpad, Een ſoort van een ſchip.*

C'eſt une ſorte de vaiſſeau qui a le pont élevé en maniére de toit de maiſon, afin de tenir les ſoldats & les paſſagers & leurs hardes à-couvert.

TOSTE de chaloupe. *Roei-bank, Doft.*

Les Toſtes ſont des bancs poſez à-travers les chaloupes, où s'aſſéïent les matelots qui doivent ramer.

TOUAGE, ou Touë. *Het korten van een ſchip.*

C'eſt le changement de place qu'on fait faire à un vaiſſeau, avec une corde nommée Hanſiére, atachée à une ancre moüillée, ou amarrée à terre, quand on veut aprocher ou reculer le vaiſſeau de quelque poſte. Comme notre vaiſſeau étoit démâté, il falut ſe ſervir des chaloupes pour le touäge Il falut ramener notre navire à la touë.

TOUAGE. *Het boegſeeren van een ſchip.*

Ce mot ſe dit auſſi du travail des matelots qui à force de rames tirent un vaiſſeau qu'on a ataché à une chaloupe, afin de le faire entrer dans un port, ou monter dans une riviére. Voiez, Pilotage.

TOUCHE. Voiez, Dégorgeoir.

TOUCHER terre, ou ſimplement, Toucher. *Aan de grondt raaken, of ſitten, Vaſt-ſitten, Niet konnen vlotten, Klemmen.*

C'eſt heurter contre un terrein faute de trouver aſſez de fond. Nous avions été longtems à nous parer de cette baſſe, mais à la fin nos deux vaiſſeaux touchérent.

TOUCHER à une côte, ou à un port. *Een kuſt, of een haven aandoen.*

C'eſt y aborder, y moüiller l'ancre. Après huit jours de navigation nous touchâmes à Madére.

TOU-

TOUCHER un compas. *De naalde van 't kompas beſtrijken.*

C'eſt toucher l'aiguille du compas avec une pierre d'aimant.

TOUE. Voiez, Touäge, & Chaloupe à la Touë, ou à la Touée.

TOUE. *Een ſchuitje, of Een bak.*

Quelques-uns apellent auſſi Touë un bateau qui ſert à paſſer une riviére. L'uſage en eſt commun ſur la Loire, où ce mot eſt emploié non-ſeulement pour dire un petit bateau qui ſert à pêcher, mais auſſi un grand bateau qui tient lieu de bac pour paſſer cette riviére.

TOUER. *Korten, Inkorten, Afkorten, Affleepen.*

C'eſt tirer ou faire avancer un vaiſſeau avec la hanſiére qui y eſt atachée par un bout. L'autre bout de hanſiére eſt amarré quelquefois à une ancre qui eſt moüillée: quelquefois la hanſiére va répondre à terre, où les matelots la ſaiſiſſent & halent deſſus, afin-que le vaiſſeau avance. Il y a des gens qui font diſtinction entre Remorquer & Toüer, voulant que Remorquer ſignifie le changement de place qu'on fait faire à un vaiſſeau par le moien d'un bâtiment à rames, & que Toüer ſignifie le même remuëment par le moien du cabeſtan, ou par la hanſiére. Mais d'ordinaire ces deux mots ſont ſinonimes.

SE TOUER. *Inwinden.*

C'eſt virer ſur une amarre.

ANCRE à Toüer, Ancre de Toüei, Toüeur. *Werp-anker.*

C'eſt une petite ancre dont on ſe ſert dans les rades pour changer le navire d'un lieu à un autre. Voiez, Ancre.

TOUR Marine. *Een Tooren op de zee-kant.*

C'eſt une tour qu'on bâtit ſur les côtes de la mer, pour y mettre des ſoldats qui donnent avis par un ſignal lors-qu'ils découvrent quelques vaiſſeaux ennemis. Ces ſortes de tours ſont d'ordinaire ſans portes, & on y entre par des fenêtres qui ſont au premier ou ſecond étage, avec une échelle que l'on tire en-haut quand on eſt dedans.

TOUR à feu. *Vuur-tooren.* Voiez, Phare.

TOUR, ou Touret, Retorſoir. *Wuit.*

C'eſt un moulinet fait à-peu-près comme le touret d'un cordier, qui ſert à faire du bittord dans le vaiſſeau.

TOUR. Voiez, Treüil.

TOUR de cable. *Touw gekruiſt.*

Cela ſe dit lors-qu'un vaiſſeau eſt affourché, & que les deux cables ſe ſont croiſez près des écubiers.

TOUR de bitte au cable. *Een ſlag rondtom de beeting, of, in de beeting.*

C'eſt avoir paſſé le cable par-deſſus les bittes.

TOUR de cable autour du virevaut. *Slag van 't touw.*

TOURBILLON. *Kaak, Ruk-windt, Wervel-windt, Draai-windt, Dwarrel-windt, Draai-kring.*

C'eſt un vent violent, qui tournoie ſur la terre en maniére de peloton, & qui eſt mêlé d'une pouſſiére épaiſſe. On apelle auſſi Tourbillon, une maniére de colomne tournante de vent, qui ſe forme en l'air, & qui deſcend ſur l'eau, ou ſur la terre. S'il tombe ſur une forêt, il fait tourner & arrache même quelquefois les plus gros arbres, & s'il tombe ſur la mer & ſur un navire, il agite l'eau d'une maniére ſi impétueuſe qu'il la fait boüil-

boüillonner comme à gros boüillons, cauſe un grand tourment très-violent, renverſe le bâtiment, briſe ſes vergues, & l'engloutit enfin dans ce tournant, comme dans un goufre qui s'eſt ouvert.

TOURET. *Dol.*

Quelques Bateliers apellent ainſi une maniére de cheville qui eſt ſur la nage d'un bachot, & où ils mettent l'anneau de l'aviron quand ils rament. Voiez, Tolet.

TOURET. Voiez, Tour.

TOURILLONS. *Oor, Ooren, Ax van een ſtuk geſchuts.*

Ce ſont deux piéces rondes de métal qui joignent le canon à côté, pour le tourner & le contre-balancer. Ce ſont deux maniéres de bras, qui ſont à-peu-près vers la moitié de la longueur du canon. Ou-bien; Ce ſont ces deux parties rondes & éminentes, qu'on voit au milieu, poſées ſur le fût, & qui ſervent à faire mouvoir le canon & à le braquer, & qui le tiennent dans une eſpéce d'équilibre, parce-qu'il ſe meut ſur eux comme ſur un centre. La longueur des tourillons eſt proportionée à l'épaiſſeur du canon ſur toutes les piéces; ainſi le diamétre du tourillon eſt un calibre de la piéce à côté de laquelle il eſt poſé. Il faut prendre garde que les tourillons d'un canon ſoient bien placez, afin-que la piéce demeure juſtement ſuſpenduë ſur ſon afût, ſuivant ſa pente; & qu'elle puiſſe être facilement pointée.

JOURS du Tourillon. *Oor-gaaten.*

Ce ſont les deux entailles deſtinées à placer ces deux maniéres de bras du canon.

TOURMENTE, Tempête. *Onweer, Storm.*

TOURMENTER. Vaiſſeau qui ſe Tourmente. *Een ſchip dat ſchokt en verſchuift, dat ſlingert, werkt, of arbeidt in zee, dat davert.*

BOIS qui ſe Tourmente. *Houten die nat aangemaakt zijnde, krimpen.*

C'eſt du bois qui ſe déjette pour n'avoir pas été emploié aſſez ſec dans les ouvrages, ou pour avoir été emploié dans un lieu trop humide.

TOURMENTEUX. Ptomontoires Tourmenteux. *Kaapen, of hoeken daar't ſeer ſtormt, Storm-hoeken.*

Ce ſont certains promontoires que les Géographes apellent ainſi. Tel eſt le cap de Bonne-eſpérance, où les mers ſont orageuſes.

TOURMENTIN. Voiez, Perroquet de beaupré, & Mât.

TOURNANT de mer. *Wolf, Volfe, Kolk, Wiel, Draai-kuil, Suig-kuil, Maal-ſtroom, Ras, Sas, Spui.*

Il y a dans l'Océan certains abîmes qu'on apelle Tournans. de mer, ou périſſent la plupart des vaiſſeaux qui s'y rencontrent. Il ſe trouve un de ces goufres entre deux iſles à la côte de Norvège, où aucun vaiſſeau n'oſeroit paſſer de crainte de couler bas.

TOURNANT. *Een Draai-paal.*

C'eſt un pieu enfoncé en terre avec force, qui porte un rouleau avec deux pivots placez dans des traverſes liées au pieu, ſur lequel les Bateliers paſſant leur corde tirent le bâtiment, ou le font tirer ſans diſcontinuer, & ils paſſent ainſi les contours & angles d'un canal, ou d'une riviére, ſans avoir la peine de ſe remorquer à force de crocs, ou de gaffes, & d'avirons.

TOURNE-à-gauche. *Een Set-yſer.*

C'eſt

C'eſt un outil de pluſieurs artiſans, comme Charpentiers, Menuïſiers &c. qui leur ſert pour tourner d'autres outils, comme vis, ſcies &c.

TOURNER le bord. *Overleggen.*

C'eſt-à-dire, Revirer, Tourner le vaiſſeau par la manœuvre des voiles, & par le jeu du gouvernail, en portant le cap ſur un autre vent. Voiez, Mettre à l'autre bord.

TOURNER ſur ſon ancre. *Agter 't anker omdraayen.*

TOURNEVIRE. *Kaabelaaring, Kabelaring, Kabellarga.*

C'eſt un gros cordage à neuf torons, qu'on tourne autour du cabeſtan, & qui ſert à retirer l'ancre du fond de l'eau, en l'amarrant ſur le cable; car comme la groſſeur du cable ne permet par de le rouler autour du cabeſtan, on eſt obligé de ſe ſervir de la tournevire pour haler le cable à bord du vaiſſeau. Mais quelquefois, par le mauvais tems, & quand la tournevire eſt bourbeuſe & qu'on ne peut pas aſſez l'empoigner, on ſe ſert d'un levier pour l'arrêter, & cela s'apelle, *De Kaabelaaring beſnijden.*

PASSE la Tournevire ſur le cabeſtan. *Smijt de Kaabelaaring om de ſpil.*

TOURON. Voiez, Toron.

TOUT le monde haut. *Overal, Overal; Hier uit met alle man by.*

C'eſt un commandement que l'on fait à tout l'équipage de monter ſur le pont du haut du vaiſſeau.

TOUT le monde bas. *Om laag mannen, Sit ſtil.*

C'eſt un commandement pour faire deſcendre tout l'équipage entre les ponts, ou pour les faire aſſeoir, ou coucher, afin de n'être pas en vuë d'un autre vaiſſeau, ou pour empêcher de marcher ſur le pont, ce qui cauſe du retardement à la courſe du vaiſſeau.

T R.

TRAIN de bois floté. *Een Vlot.*

C'eſt une eſpéce de radeau.

TRAIN de bateaus. *Veel ſchuiten aan malkanderen vaſt, en agter elkanderen in een langen ſtreek, of rij, voerende.*

Ce ſont pluſieurs bateaus qu'on atache à la queuë les uns des autres pour les remonter.

TRAINE. Mettre ſon linge à la Traîne. *'t Goedt laaten ſleepen om ſchoon te maaken.*

C'eſt une menuë corde où les ſoldats d'un vaiſſeau atachent leur linge, pour le laiſſer traîner à la mer, afin-qu'il blanchiſſe en y demeurant autant qu'on le juge néceſſaire.

TRAINE. A la Traîne. *Aan 't ſleepen, Al 't geen dat men in zee laat ſleepen.*

Ce terme ſe dit de tout ce qu'on jette à la mer au bout d'une corde pour le faire traîner.

TRAINE'E. *Een loopje buskruidt.*

C'eſt une longue amorce de poudre, diſpoſée de telle ſorte qu'elle fait joüer

des boîtes, ou feux d'artifice.

TRAIT d'équerre. *Een haak-lijn.*

C'eſt une ligne perpendiculaire tirée ſur une ligne droite.

TRAIT de ſcie. *De ſnee van de ſaag.*

C'eſt le paſſage que fait la ſcie en coupant une piéce de bois que l'on veut refendre, ou acourcir.

TRAIT de compas, Pointe de compas, Rumb de vent. *Een windt-ſtreek, Een kompas-ſtreek.*

C'eſt un des trente-deux airs de vent qu'on trouve marquez dans la bouſſole, & qui diviſent la circonférence de l'horiſon en trente-deux parties égales. Voiez, Rumb.

TRAIT de vent. *De koers op een ſtreek.*

C'eſt la route que fait un vaiſſeau en ſuivant un de ces vents.

TRAIT quarré. Voile à Trait quarré *Raa-zeil, Een vierkant zeil.*

C'eſt une voile qui eſt coupée à quatre côtés, comme le ſont la plupart de celles dont on ſert ſur l'Océan.

TRAITE. *Handél, Handel-drijving van een ſchip op eenige kuſt.*

C'eſt le commerce qui ſe fait entre des vaiſſeaux & les habitans de quelque côte, comme la Traite des Noirs de Guinée. Il ne ſe fait pas une bonne Traite ſur cette côte.

ETRE en Traite ſur une côte. *Op een kuſt handelen.*

Il y avoit deux vaiſſeaux en traite ſur cette côte.

TRAMONTANE. *Noord-windt.*

C'eſt le vent de Nord, ou du Septentrion, qui eſt ainſi apellé ſur la Méditerrannée. On lui a donné ce nom, à-cauſe qu'il ſoufle du côté qui eſt au-delà des monts à l'égard de Rome & de Florence. Voiez, Nord.

TRAMONTANE, ou, L'Etoile du Nord. Voiez, Etoile du Nord.

TRAPE, ou Atrape. Voiez, Corde de retenuë.

TRAVADE. *Dwarrel-ſtorm, Travaade, Donder-winden.*

Les Mariniers apellent Travades certains vents ſi inconſtans que quelquefois en une heure ils font les trente-deux pointes du compas. Ces vents ſont acompagnez d'éclairs, de tonnerres, & d'une pluïe abondante, qui eſt de telle nature, qu'elle pourrit les habits de ceux ſur qui elle tombe. De la corruption qu'elle cauſe il ſe forme pluſieurs ſortes d'inſectes très-incommodes.

TRAVAILLER. Bois qui Travaille. Voiez, Tourmente.

BATIMENT qui Travaille, ou, Navire qui Travaille. *Een ſchip dat werkt, of arbeidt in zee.*

Cela ſe dit lors-que la mer eſt fort agitée, & que le vaiſſeau roule ou tanque exceſſivement, & qu'il ne peut naviguer.

TRAVAILLEURS. *Arbeiders.*

Les Travailleurs ſont emploiez par marée, ou journée, & l'on en tient un rolle dont l'apel ſe fait au commencement & à la fin de chaque jour. Voiez, Ouvriers.

TRAVERS. *Een dwars-balkje.*

C'eſt un piéce de bois qu'on met au milieu d'un aſſemblage de piéces de charpenterie.

TRAVERS, Se mettre par le Travers, Paſſer par le Travers de Torbaie.

Dwars van Torbayzeilen.

C'eſt-à-dire, ſe mettre ou paſſer vis-à-vis, à l'opoſite.

CE vaiſſeau eſt moüillé par notre Travers. *Dat ſchip legt huiberts af, of over-dwars van ons.*

C'eſt-à-dire, moüillé vis-à-vis, à l'opoſite de nous.

LA marée vient par le Travers du vaiſſeau, La mer nous prend par le Travers. *'t Schip rijdt dwars.*

Cela ſe dit quand le vaiſſeau eſt à l'ancre, auſſi-bien que quand il navigue.

VENIR par le Travers d'un autre vaiſſeau. *Dwars in het waater van een ander zeilen.*

METTRE un vaiſſeau côté à-Travers, ou le mettre en-Travers. *Dwaars ſetten, Aan de windt leggen.*

C'eſt-à-dire, virer le bord, & préſenter le côté au vent.

SE laiſſer dériver côté à-Travers. *Dwars drijven.*

TRAVERS. Découvrir par le Travers. *Dwars ſien, Men ſag het ſmaldeel dwars van't Belle-iſle leggen.*

C'eſt-à-dire à l'opoſite. Nous aperçûmes notre eſcadre qui étoit moüillée par le travers de Belle-iſle. Ils forcérent de voiles, & ſe trouvérent auſſitôt par le travers de l'Iſle-dieu.

TRAVERSES. *Rickhels, Riggels.*

Ce ſont de petits bois de charpente, ordinairement quarrez, quelquefois plats, qu'on met en-travers à des fronteaux & cloiſons, ou ailleurs, pour tenir les planches jointes enſemble, & empêcher qu'il n'y ait du jour entre elles, ou qu'elles ne s'enfoncent.

TRAVERSE de gouvernail. *Lui-waagen.*

C'eſt une piéce de bois en maniére d'arc qui eſt dans la ſainte-barbe. Il y a un taquet poſé deſſus, & ce taquet eſt lié à la barre du gouvernail pour la ſoutenir. Voiez, Traverſin & Tamiſaille.

TRAVERSE'E. *Een togt, Een reis.*

C'eſt le trajet, ou voiage par mer, qui ſe fait d'un port à un autre. On dit; Comme notre vaiſſeau étoit bon voilier nous fîmes la traverſée en cinquante jours. Il nous mourut dix matelots dans la traverſée.

CE SONT de petits bâtimens qui vont vîte, & qui peuvent faire de grandes Traverſées. *'t Zijn kleine vaartuigen, die ſeer ſnel vaaren, en een groote gang konnen maaken.*

TRAVERSER. *Steeken, Overſteeken, Overzeilen.*

TRAVERSER de Calais à Douvres. *Van Cales tot Doeveren overſteeken.*

TRAVERSER la lame. *Dwars zees zeilen.*

C'eſt aller debout à la lame.

TRAVERSER. Un navire ſe Traverſe. *Zy bieden, 't Schip bied de zy.*

C'eſt-à-dire qu'il préſente le côté.

TRAVERSER l'ancre. *'t Anker op de boeg ſetten.*

C'eſt la mettre le long du côté du vaiſſeau pour la remettre en ſa place.

TRAVERSER la miſéne. *De fok inbreeken.*

C'eſt haler ſur l'écoute de miſéne pour faire rentrer dans le vaiſſeau le point de la voile, afin de le faire abattre lors-qu'il eſt trop-près du vent.

TRAVERSE miſéne, ou Traverſe la miſéne. *Breek nw fok in, Breek kort in de fokke-ſchoot.*

C'eſt le commandement que l'on fait à l'équipage du vaiſſeau, de haler l'écoute de miſéne pour la traverſer.

TRAVERSIER. *Een boot.*

C'eſt un petit bâtiment qui ſert pour la pêche, ou pour faire de petites traverſées. Il n'a qu'un mât, & porte ſouvent trois voiles, l'une à ſon mât, l'autre à ſon étai, & une autre à un boute-hors qui regne ſur ſon gouvernail. Les traverſiers ſont fréquens aux environs de la Rochelle.

TRAVERSIER. *Een platte ſchuit, Bak, Ponton.*

On dit auſſi Traverſier pour dire un Ponton, à-cauſe que le ponton eſt propre aux petites traverſées,

TRAVERSIER de chaloupe. *Klos in de boeg van een ſloep.*

C'eſt une piéce de bois qui lie les deux côtés d'une chaloupe par l'avant.

TRAVERSIER de chaloupe. *Maſt-docht, te weeten voor; en kreupel-docht, agter.*

Ce mot ſe dit encore de deux piéces de bois qui traverſent une chaloupe, de l'avant & de l'arriére, où ſont paſſées les erſes qui ſervent à l'embarquer.

TRAVERSIER de port. *Het dwars windts in een haven, Een ſtreek windts die de ſchepen binnen een haven houdt, of die 't uitkomen van een haven belet.*

C'eſt le vent qui vient en droiture dans un port, & qui en empêche la ſortie. Le vent traverſier de ce port eſt le Nord.

METTRE la miſéne au Traverſier. *De fok aan de kraan-balk haalen.*

C'eſt mettre le point de la voile de miſéne vis-à-vis du traverſier, ou traverſin ce qui ſe fait lors-que le vent eſt largue.

TRAVERSIN du timon, *Luy-waagen.*

C'eſt une piéce de bois qui regne par la largeur de la ſainte-barbe, & qui ſoutient le timon qui va & vient ſur ce traverſin. Voiez, Tamiſaille, & Quart de Rond.

TRAVERSIN d'écoutille. *Merker.*

C'eſt la piéce de bois qui traverſe l'écoutille par le milieu pour la ſouteuir. Voiez, Ecoutille.

TRAVERSIN des bittes. *Beeting-balk, Dwars-balk.*

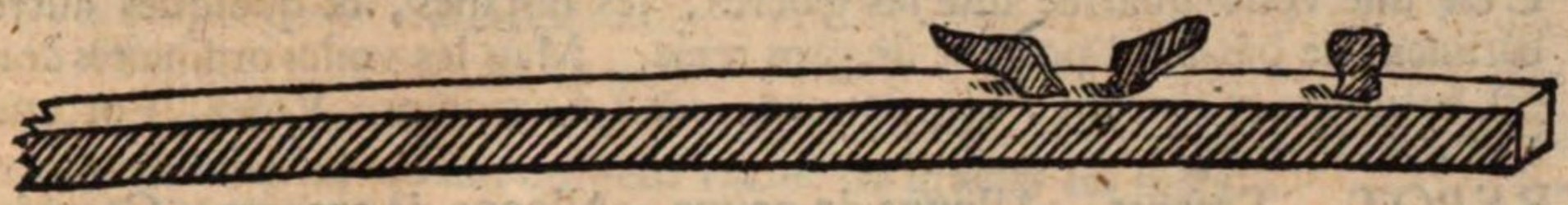
C'eſt une piéce de bois miſe en-travers, pour entretenir un pilier de bittes avec l'autre. Voiez, Bittes & les figures qui ſont ſous ce mot.

TRAVERSIN du château d'avant. *Beeting-balk voor de fokke-maſt op de bak.*

„C'eſt un traverſin où il y a des bittons pour lancer des manœuvres. Il „doit avoir huit pouces d'épais & neuf de large dans un vaiſſeau de cent-„trente-quatre piés de long, & être élevé de huit pouces au-deſſus „du gaillard; & à chaque bout il doit être afermi par un courbaton, dont „la branche qui donne contre le bord du vaiſſeau doit avoir trois piés, „& celle qui apuïe contre le traverſin doit avoir deux piés & demi de long, „huit pouces de large, & cinq pouces d'épais. Les taquets, ou bittons, qui

„y ſont „

„y ſont, doivent avoir dix pouces de long, ſept pouces de large, & trois „pouces d'épais.



TRAVERSIN d'élinguet. *Pal-klamp, Agter-klamp aan de pallen.*
C'eſt une piéce de bois qui eſt endentée ſur les baux du vaiſſeau, au derriére du cabeſtan, dans laquelle on entaille la tête des élinguets.

TRAVERSIN de herpes. *Penter-balk, Punter-balk.*
C'eſt un traverſin qui eſt à l'avant d'une herpe à l'autre, & qui ſert à caponner l'ancre.

TRAVERSINS d'afûts. *Stel-houten, Turken.*

TRAVERSIN de taquets. *De onderſte klamp van de kruis-houten.*
Ce ſont des piéces de bois de cinq ou ſix piés de long, dans quoi ſont emboîtez les taquets d'écoutes.

TRAVERSIN d'échafaut, ou de triangle. *Juk, Jok.* Voiez, Triangle.

TRAVERSIN de l'éperon. *'t Balkje aan 't galjoen.*

TRELINGAGE, Marticles. *Haanepootje, Hannepot.* Voiez, Marticles, Martinet, & Araignée.
„Le trelingage du perroquet de beaupré va ſe terminer ſur l'étai de miſe„ne, & le trelingage du perroquet de foule ſe termine ſur les grands hau„bans.

TRELINGAGE des étais ſous les hunes. *Hannepotjes aan ſtaagen en marſſen.*
C'eſt une lieure de pluſieurs tours de cordes, ou un cordage qui finit par pluſieurs branches, qui tient aux hunes & aux étais pour les afermir, & pour empêcher que les voiles ſupérieures ne ſe gâtent contre les hunes, & ne paſſent ou ne battent deſſous. Les vaiſſeaux Hollandois n'ont point ces trelingages. Voiez, Moque de trelingage.

TRELINGAGE des haubans. *Scheer-lijnen.*
C'eſt une lieure de pluſieurs tours de cordes qui ſont faits aux grands haubans ſous les hunes, afin de les mieux unir & de leur donner plus de force.

TRELINGUER. *Met ſcheer-lijnen ſcheeren.*
C'eſt ſe ſervir d'un cordage à pluſieurs branches. Dans un gros tems on trelingue les branles pour en diminuer le balancement, & on amarre le trelingage aux barrots du pont. Voiez, Hamacs.

TREMUE. *Kooker.*
C'eſt un paſſage de planches qu'on fait dans quelques vaiſſeaux depuis les écubiers juſques au plus haut pont. La tremuë ſert à faire paſſer les cables qui ſont frapez ou étalinguez aux ancres.

TREMUE. *Honden-huis.*
C'eſt un petit couvert, ou défence de planches élevées, qu'on met aux écoutilles des buches & flibots qui vont à la pêche du harang, pour empêcher que l'eau que les coups de mer envoient, n'entrent par les écoutilles dans le bâtiment.

TRENTE-SIX-MOIS. Voiez, Engagé.

TREOU. *Een vierkant zeil.*

C'eſt une voile quarrée que les galéres, les tartanes, & quelques autres bâtimens de bas-bord portent de gros tems. Mais les voiles ordinaires dont ces bâtimens ſe ſervent, ſont latines, ou à tiers point. Voiez, Fortune, Voile de fortune.

TREPOT, Treport, Allonge de poupe, Allonge de treport, Corniére. *Hekſtut.*

C'eſt une groſſe & longue piéce de charpenterie, qui eſt aſſemblée avec le bout ſupérieur de l'étambord, pour former la hauteur ds la poupe duvaiſſeau. Voiez, Allonges de poupe.

TRE'SORIER général de la marine. *Een Betaals-heer van de zee-vaarende luiden en Officiers, en alle d'onkoſten van de zee-vaart.*

C'eſt celui qui paie, ou qui fait paier par ſes Commis les fonds qui ſont ordonnez pour la marine, ſoit dans les ports, ſoit à la mer.

TRE'SORIER païeur des convois. *Penning-meeſter, Commijs tot de betaalinge van de ſoldijen der Convoiers.*

„C'eſt un Oficier, en Hollande, qui eſt établi pour faire les paiemens de „la ſolde de tous ceux qui ſervent dans les convois; deſquels paiemens il „eſt tenu de repréſenter & faire clorre les comptes tous les ans, & d'en „faire rendre une Ordonnance en vertu de laquelle ils paſſent en compte „au Receveur à qui il a rendu les comptes.

TRE'SORIER de la marine dans chaque Province. *Een Ontfanger en Uitdeilder der ſoldijen van 't ſcheeps-volk op de provintien gereparteert.*

„Ce ſont les Païeurs des fonds ordonnez pour la marine dans chaque Pro„vince.

TRESSE de méche. *Een gevlogte londt.*

Cela ſe dit d'une treſſe de trois méches que l'on allume enſemble pour mettre le feu au canon avec plus de ſureté.

TRESSES. *Seiſings.*

Ce ſont de petites cordes faites de fil de carret, qui ſervent à fourrer les cables, & à d'autres uſages: on y met plus ou moins de fils, ſelon l'uſage qu'on en veut faire.

TRE'VIER, ou Maître voilier. *Opper-zeil-maaker.*

C'eſt le nom que l'on donne à celui qui travaille aux voiles, qui a ſoin de l'envergure, & qui les viſite à chaque quart, pour voir s'il n'y a rien qui y manque. Voiez, Voilier.

TREUIL. *Spil, Windas, Rol.*

C'eſt un tour, ou gros cylindre, qui entre dans la compoſition des machines pour élever des fardeaux, & autour duquel la corde eſt tortillée, & qui ſe meut avec une manivelle.

TREVIRER. Voiez, Chavirer.

TRIANGLE. *Stelling.*

C'eſt un échafaut qu'on fait de trois planches, & qui ſert à travailler ſur les côtés d'un vaiſſeau. Il eſt compoſé d'un traverſin qui ſe nomme en Hollandois *Juk*, ou *Jok*; d'une accore qui prend de travers ſous le traverſin & va s'apuïer ſur le côté du vaiſſeau, ou qui demeure debout & s'apuïe à terre, & cette accore s'apelle, *Stut*, ou *Steeker*; & d'un arc-boutant qui eſt

ataché

ataché au bout du traverſin, & qui montant en-haut de travers, eſt auſſi cloüé au côté du vaiſſeau: cet arc-boutant s'apelle, *Swieping*. Quelquefois on n'y met point d'arc-boutant.

TRIANGLE. *Stelling om de maſt.*

Ce mot ſe dit encore de trois barres de cabeſtan que l'on ſuſpend autour des grands mâts, quand on veut râcler ou gratter les mâts.

TRIANGLE quarré. *Een Schrijf-haak.*

C'eſt un inſtrument de bois ſervant aux Menuïſiers & aux Charpentiers.

TRIANGLE anglé. *Een over-hoeks-haak, of verſtek-haak.*

C'eſt encore un inſtrument de Charpentier.

Triangle quarré.

Triangle anglé.

TRIBORD, ou Stribord. *Stuur-boord, Stierboord.* Voiez, Stribord.

TRIBORD tout. *Digt aan ſtuur-boord.*

C'eſt une terme dont on ſe ſert pour commander au Timonier de pouſſer la barre du gouvernail à droit, tout-proche du bord.

TRIBORDAIS. *Stuur-boord-wagt.*

C'eſt ainſi qu'on apelle la partie de l'équipage qui doit faire le quart de ſtribord.

TRINGLE. *Een maat-ſtok, of lijsje.*

C'eſt une règle de bois longue & étroite, que les Charpentiers emploient pour boûcher quelques ouvertures de portes & de fenêtres.

TRINGLE. *Riggel.*

C'eſt auſſi une piéce de bois de deux piés de long & de cinq ou ſix pouces de large, dont on ſe ſert à couvrir les joints des planches d'un bateau, tant du fond que des bords.

TRINGLER. *Een lijn-ſlag ſlaan.*

C'eſt marquer ſur une piéce de bois une ligne droite avec un cordeau froté de pierre blanche, noire, ou rouge, que l'on fait bander aux deux extrémités de la ligne. En élevant ce cordeau par le milieu il fait reſſort, & par ſa percuſſion il marque la couleur dont il a été froté.

TRINQUET. *De Voor-maſt, De Fokke-maſt.*

Les Levantins apellent ainſi le mât d'avant, autrement mât de miſéne. Voiez, Mât.

TRINQUET. *Het onder eindt van de top van een maſt, of, Het onderſte van den ommer.*

C'eſt ainſi que M. Ozanan apelle le bas du tenon ou ton du mât.

TRINQUETTE. *Lul.*

C'eſt une voile de figure triangulaire qu'on met à l'avant de certains vaiſſeaux. La voile d'artimon, & les voiles d'étai ſont de la même figure, & les voiles de la plupart des bâtimens du Levant en ſont auſſi.

TRIOMPHE naval. *Scheeps-triomf, Scheeps-zeegen-praalen.*

Caïus Duellius aïant gagné la bataille contre les Cartaginois, obtint le premier triomphe naval l'an 493 de la fondation de Rome. Parmi les Grecs il y avoit auſſi eu de pareils triomphes, dont il ſeroit trop long de décrire ici la pompe. Après ce combat, qui nous laiſſa maîtres des deux frégates, nous ſuivîmes l'uſage des victoires navales, & leur atachâmes leurs pavillons à leurs haubans, les faiſant paſſer en triomphe depuis l'avant de notre flote juſqu'à l'arriére.

TRISSE. Voiez, Droſſe.

TRISSE, Troſſe, ou Droſſe de beaupré. *Trijſſen, Trenſen, Treiſen.*

C'eſt un palan qui ſaiſit la vergue de ſivadiére des deux côtés, entre les balancines & les aubans, pour leur aider à la ſoutenir & pour la manœuvrer. C'eſt le palan de bout. Ce nom de Triſſe paroît emprunté du Hollandois.

TROMPE, Trombe, Pompe de mer. *Hoos, Hooſe.*

C'eſt un certain tourbillon de vent qui ſe fait dans un même lieu, & qui atire l'eau de la mer juſques au plus haut de l'air. Quand ce nuäge crève ſur quelque vaiſſeau c'eſt avec une telle violence que bien ſouvent il le fait couler bas. Voiez, Siphons & Puchot.

TROMPETTE. *Een Trompet, of Blas-hoorn.*

C'eſt le plus noble des inſtrumens-à-vent portatifs. Il ſert principalement à la guerre.

TROMPETTE marine. *Een Trompet marijn.*

TROMPETTE parlante, ou Trompe. *Een Roeper, Een Spreek-trompet.*

C'eſt une trompette qui a ſept ou huit piés de longueur, & quelquefois quinze : elle eſt toute droite, faite de fer blanc, & a un fort large pavillon, & ſon bocal eſt aſſez large pour y pouvoir introduire les deux lévres. En parlant dedans, on fait aller la voix fort diſtinctement juſqu'a mille pas. Cette trompette eſt fort commode à la mer. On en atribuë l'invention au Chevalier Morlan Anglois.

TROMPETTE. *Een Trompetter.*

C'eſt celui qui ſonne de la trompette.

TROPIQUES. *Sonne-keer-kringen.*

Ce ſont deux cercles parallèles à l'E'quateur, qui paſſent par les endroits juſques où va le Soleil vers le Septentrion & vers le Midi, & dont il s'éloigne après-qu'il y eſt arivé. L'un eſt le Tropique du Capricorne, *Steenboks-zon-keer-kring*, marqué d'une double ligne en la partie méridionale du globe & de la mappe du monde; & l'autre le Tropique du Cancer, *Kreefts-zon-keer-kring*, marqué auſſi d'une double ligne en la partie ſeptentrionale du même globe.

TROSSE de Racage. *Rakke-tros.*

C'eſt un palanquin fait de deux poulies, une double & l'autre ſimple.

TROUS d'écoutes. *Gaaten tot de ſchooten.*

Ce ſont des trous ronds, percez en biais dans un bout de bois, en maniére de dalots, par où paſſent les grandes écoutes.

TROUS d'amures de miſéne. *Fokke-hals-gaaten.* Voiez, Amures.

TROUS de la ſivadiére. Voiez, Oeil.

TRUSQUINS. *Kruis-houten,*

Ce ſont des outils de Menuïſiers qui ſervent à mettre les piéces d'épaiſſeur: il y a le Truſquin d'aſſemblage, & le Truſquin à longue pointe.

T U.

TUGUE, ou Tuque, Teugue. *Zonne-dek, Pavillioen, Los verdek, Hutte, Tente, Tentje en ſchuil-plaats.*

C'eſt une eſpéce de faux-tillac, ou de couverte, qu'on fait de caillebotis, ou de ſimples barreaux, & que l'on élève ſur quatre ou ſix piliers au-devant de la dunette, afin de ſe garantir du Soleil, ou de la pluïe. Comme les tugues rendent un vaiſſeau peſant à la voile, le Roi de France défendit celles de charpente en 1670. & permit à l'équipage de ſe couvrir avec des tentes ſoutenuës par des cordages.

TUIAUX de grenades. *Granaat-pijpen.*

V A.

VADROUILLE. Voiez, Fauber.

VAGANS. *Strand-dieven,*

C'eſt un mot que l'on trouve emploïé dans les Us & Coutumes de la mer, pour dire des Gueux, ou valides mendians, qui dans le tems des grandes tempêtes courent ſur les côtes, pour voir s'il n'y aura point quelque butin à faire pour eux. On les apelle auſſi Rouſſiniers, Truands, Pinçons de riviére.

VAGUES, Voiez, Lames & Houles.

S'ABANDONNER à la merci des Vagues & des vents. *Sig aan het geweldt der winden en baaren overgeven, Op Godts genaade zeilen.*

VAIGRES, ou Serres. *Waagers, Waageringen, Weegers, Wegers.*

Ce ſont des planches qui font le revêtement, ou le lambris, du dedans d'un vaiſſeau, & qui forment le ſerrage, ce qui les fait auſſi nommer Serres.

VAIGRE de fond. *Waager in 't vlak, Vlak-weeger, Vloer-weeger, Buikdenning, Budding, Bedding.*

„Ce ſont des vaigres qui commencent aux deux côtés, à 5. ou 6. pouces „de la quille; eſpace que l'on laiſſe pour les vitonniéres par où l'eau coule „à l'archipompe, & qu'on couvre d'une planche qui ſe léve au beſoin On „tient ordinairement, dans les grands vaiſſeaux les vaigres de fond de la „même épaiſſeur que le bordage.

VAIGRES d'empature des varangues & des genoux. *Kim-waagers.*

„Ce ſont celles qui ſuivent les vaigres de fond, & qui s'élèvent au-deſſus, pour „commencer la rondeur des côtés. On les tient fort étroites, & à-cauſe de cela „on y en met trois l'une ſur l'autre, qui toutes trois enſemble ſont quelquefois „regardées comme une ſeule, & nommées la Vaigre d'empature: néammoins „c'eſt celle du milieu qui s'apelle proprement ainſi, & *Kim-waager* en Flamand. „Celles du deſſus & du deſſous de celle-ci s'apellent auſſi en Flamand *Strijk-*

„*waagers.* La vaigre d'empature doit avoir le tiers de l'épaiſſeur de l'étra-
„ve, mais celles du deſſus & du deſſous en peuvent avoir un peu moins.

VAIGRES des fleurs. *Waagers in de kimmen, Kim-waagers.*

Ce ſont celles qui montent au-deſſus des vaigres d'empature, & qui achèvent la rondeur des fleurs.

VAIGRES de pont. *Verdeks-balk-waagers.*

Ce ſont des vaigres qui font le tour du vaiſſeau, ſur leſquelles ſont poſez les bouts des baux du ſecond pont, ou du pont d'en-haut, c'eſt-à-dire qu'elles ſont de même uſage aux autres ponts que les ſerre-bauquiéres le ſont au premier.

„On donne ſouvent aux vaigres de pont le tiers de l'épaiſſeur de l'é-
„trave.

„Quelques Charpentiers donnent aux vaigres de pont d'un vaiſſeau de 134.
„piés de long, 19. pouces de large & 3. pouces d'épais.

„Les vaigres de pont de la dunette doivent avoir une ſixiéme partie de l'é-
„paiſſeur de l'étrave. Les vaigres de pont de la chambre du Capitaine,
„doivent avoir une cinquiéme partie de l'épaiſſeur de l'étrave, & la moitié
„de ſa largeur.

„Quelques Charpentiers font les vaigres de pont de la chambre du Capitai-
„ne d'un vaiſſeau de 134. piés, larges de dix-neuf pouces, & épaiſſes de deux
„pouces; & dans la ſainte-barbe ils leurs donnent dix-huit pouces de large,
„& trois pouces d'épais.

„Les vaigres de pont du gaillard d'avant doivent avoir une cinquiéme par-
„tie de l'épaiſſeur de l'étrave, & la miotié de ſa largeur.

„Selon quelques Charpentiers, il faut donner aux vaigres de pont du châ-
„teau de prouë d'un vaiſſeau de 134. piés, un pié & huit pouces de large,
„& deux pouces & demi d'épais: elles doivent être poſées à l'avant cinq
„pouces plus haut qu'à l'arriére. Pour les vaigres de pont de la chambre
„qui eſt ſous le château d'avant ils leur donnent dix-huit pouces de large,
„& trois pouces & demi d'épais: ils les poſent à quatre piés de hauteur à
„l'avant, & à quatre piés neuf pouces à l'arriére.

VAIGRES endentées. *Ingekeepte waagers.*

Ce ſont des planches plus épaiſſes que les autres vaigres, auxquelles on fait des entailles pour les joindre aux membres du vaiſſeau.

VAIGRER. *Waageren.*

C'eſt atacher, ou poſer en place les planches qui font le revêtement, ou lambris, du navire par-dedans. On peut lever quand on veut celles qui ſont poſées tout-joignant l'écarlingue de part & d'autre, & l'on voit par ce moien s'il y a quelques ordures dans la lumiére des varangues, qui empêche l'eau de couler aux pompes.

VAISSEAU, ou Navire. *Een Schip.*

C'eſt un bâtiment de charpenterie, conſtruit d'une maniére propre à floter & à être mené Sur l'eau. On n'apelle proprement Vaiſſeaux à Marſeille que ceux qui ont toutes leurs voiles quarrées, à l'exception de la voile d'artimon qui eſt latine. Voiez, Navire & Devis.

Bentivoglio a écrit que de ſon tems il y avoit dans les Provinces Unies autant de vaiſſeaux que dans tout le reſte de l'Europe.

„Les petits vaiſſeaux Hollandois & les médiocres, de nouvelle fabrique, ſont „aigus par le bas à l'avant & à l'arriére, mais larges par le haut, avec beau„coup de revers. Le plat-fond s'élève peu aux côtés, & ils ont le ven„tre preſque plat, afin-qu'ils tirent peu d'eau, & qu'ils naviguent plus „aiſément ſur les baſſes & bancs des eaux & des côtes du païs. On fait „auſſi préſentement des pinaſſes avec un ſeul pont, où il y a une ſainte„barbe à l'arriére, & une chambre du Capitaine au-deſſus, où l'on mon„te par deux ou trois degrès; mais il n'y a point de dunette. La cuiſine „eſt dans le château d'avant, & les munitions de guerre ſont à l'avant & „à l'arriére. On en fait auſſi ſans château d'avant; mais il y a un château „d'arriére bien-fort de bois, où la porte eſt au milieu.

VAISSEAUX qui vont à la mer. Vaiſſeaux qui naviguent dans les eaux internes. *Zee-ſchepen. Binnelandſe ſchepen.*

VAISSEAUX de haut-bord. *Schepen die diep verbonden zijn, of met een hoog voorſcheen*; *Hooge ſchepen.*

Ce ſont ceux qui vont ſeulement à voiles, & dont on ſe ſert pour courir ſur toutes les mers; ou-bien ceux dont on ſe ſert ſur l'Océan, à la différence des galéres & des vaiſſeaux plats, & des petits bâtimens qui rendent ſervice aux autres.

„Les vaiſſeaux de haut-bord craignent moins l'abordage que les autres.

VAISSEAUX de bas-bord. *Schepen met een laage voorſcheen, die weinig hout-voorſcheen hebben, die weinig verbonden zijn, die niet diep verbonden zijn*; *Laage ſchepen.*

Ce ſont des vaiſſeaux à voiles & à rames, comme les galéres qui ne vont ordinairement que ſur la mer Méditerranée.

VAISSEAU à poupe quarrée. *Een Spiegel-ſchip.* Voiez, Poupe.

VAISSEAU de conſerve, ou de convoi. *Geley, Convoi, Een geley-ſchip.*

C'eſt un vaiſſeau de guerre qui acompagne des vaiſſeaux marchands, pour les défendre s'ils ſont ataquez.

VAISSEAU Corſaire. *Een Roof-ſchip.*

C'eſt celui qui court les mers pour piller ce qu'il rencontre, & qui n'a aucune commiſſion de Prince ni de République.

VAISSEAU de guerre. *Een Oorlog-ſchip.*

VAISSEAU marchand. *Een Koopvaardy-ſchip.*

VAISSEAUX legers. *Ligte Vaartuigen.*

VAISSEAU du premier rang, du ſecond rang. Voiez, Rang.

VAISSEAU allongé, ou eſſongé. *Een lang en wel geſchort en geſtrookt ſchip.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui a une belle & bonne longueur.

VAISSEAU mâté à trait quarré. *Een Raa-ſchip.*

VAISSEAU à l'ancre. *Een ſchip dat ten anker legt.*

C'eſt celui qui a jetté ſon ancre à la mer pour ſe tenir.

VAISSEAU rallongé. *Een verlengt ſchip.*

C'eſt un vaiſſeau qui dans ſa conſtruction avoit été bâti trop court, & lequel on a ralongé pour remédier à ce defaut.

VAISSEAU qui ſe manie bien. *Een ſchip dat gladde vaart loopt, dat wel na het ſtuur luiſtert, dat wel gemanieert is, dat wel door zee gaat en ſtreek houdt.*

C'eſt celui qui gouverne bien.

VAISSEAU qui ne ſe manie pas bien. *Een ongemanieert ſchip, ſtevig en ongeſchiktelijk door zee.*

VAISSEAU qui a le côté droit comme une muraille. *Een ſchip dat op en neer is, Een plat-zijdig ſchip en regt-bordig, wiens boorden regt-zijdig opſtaan.*

On fait cette comparaiſon pour faire entendre que le côté d'un tel vaiſſeau n'eſt pas aſſez renflé, ou qu'il n'y a pas aſſez de rondeur dans ſon fort, & que par conſéquent il ne peut bien porter la voile.

VAISSEAU trop aigu. *Een al te naauw gemaakt ſchip.*

C'eſt un vaiſſeau qui a les façons trop étroites.

VAISSEAU qui ſe porte bien à la mer. *Een geſondt ſchip, en wel gemanieert, dat gladde vaart heeft.*

C'eſt-à-dire qu'il a les bonnes qualités qu'un vaiſſeau doit avoir, & qu'il ne ſe tourmente point dans l'agitation de la groſſe mer.

VAISSEAU qui ne ſe porte pas bien à la mer, qui ne ſent pas ſon Gouvernail, qui ne ſe manie pas bien. *Een ſchip dat niet vaardig is in 't wenden, dat na ſijn roer niet en luiſtert; Een ongemanieert, of ongeſondt ſchip.*

VAISSEAU envictuaillé. Voiez, Avitailler.

VAISSEAU qui ne ſent point ſon gouvernail. *Een roer-hardt ſchip, ongeſondt, dat uit ſijn roer is.*

C'eſt-à-dire qu'un tel vaiſſeau ne gouverne qu'avec peine.

VAISSEAU foible de bois, ou d'échantillon. *Een rank ſchip.*

VAISSEAU qui a le côté fort. *Een ſchip dat ſtijf onder zeil is.*

C'eſt-à-dire que ſon côté a de la rondeur, & qu'il porte bien la voile.

VAISSEAU qui a le côté foible. *Een rank ſchip.*

C'eſt-à-dire qu'il a le côté droit, & qu'il n'eſt pas bien garni de bois.

VAISSEAU trop calé. *Een overlaſtig ſchip en waater-vaſt.*

C'eſt celui dont la trop grande charge le fait trop enfoncer dans l'eau.

VAISSEAU qui eſt trop ſur le nez, ou ſur l'avant. *Een ſchip dat ſijn neus onderhaalt, of ſpoelt; Een voor-laſtig ſchip.*

C'eſt-à-dire qu'il a l'avant trop plongé dans l'eau. Voiez, Nez.

VAISSEAU qui eſt trop ſur le cul, ou ſur l'arriére. *Een ſtuurlaſtig ſchip.*

C'eſt-à dire que ſon arriére eſt trop enfoncé dans l'eau.

VAISSEAU qui cargue. *Een ſchip dat helt, dat op zy zeilt, of leit.*

C'eſt-à-dire qu'il ſe couche lors-qu'il eſt ſous les voiles.

VAISSEAU qui porte bien la voile. *Een ſchip dat ſtijf onder zeil is, dat 't zeil wel voeren kan.*

C'eſt-à-dire qu'il a le côté fort, & qu'il demeure droit quoi-qu'il faſſe beaucoup de vent.

VAISSEAU qui porte mal la voile. *Een rank ſchip.*

C'eſt le contraire de celui qui la porte bien.

VAISSEAU qui pince bien le vent, qui tient au vent, & qui ne décheoit pas. *Een ſchip dat wel beekt, dat wel op de windt legt, en niet veel afvalt.*

VAISSEAU incommodé. *Een beſchaadigt ſchip.* Voiez, Incommodé.

VAISSEAU incommodé du combat. *Een ſchaadeloos geſchooten ſchip.*

VAISSEAU incommodé d'avoir trop longtems ſervi. *Een krank en bros ſchip.*

VAISSEAU démarré. *Een los ſchip.*

Ce terme ſe peut dire indifféremment d'un vaiſſeau qui exprès a levé les amarres qui le tenoient, ou d'un vaiſſeau dont les amarres ont rompu.

VAISSEAU qui n'a pas encore démarré. *Een ſchip dat noch is blijven leggen.*

VAISSEAU à ſon poſte. *Een ſchip dat ſijn voorgeſtelde rang blijft houden.*

C'eſt celui qui ſe tient au lieu qui lui eſt marqué par le Commandant.

VAISSEAU qui n'eſt point bordé. *Een ongeboeit ſchip.*

C'eſt-à-dire que le bordage n'eſt point couſu ſur les membres.

VAISSEAU à la bande. *Een ſchip dat krengt en op ſijn buik zeilt.*

C'eſt un vaiſſeau qui cargue & ſe couche ſur le côté lors-qu'il eſt ſous les voiles & qu'il fait beaucoup de vent. On dit auſſi qu'un vaiſſeau eſt à la bande quand il eſt couché exprès ſur le côté pour y faire le radoub. Voiez, Bande.

VAISSEAU qui navigue bien. *Een ſchip dat gladde vaart heeft, dat fris door het waater loopt.*

C'eſt celui qui gouverne bien, qui porte bien la voile, & qui fait beaucoup de chemin.

VAISSEAU qui navigue mal. *Een ſchip dat quaalijk vaart, dat een quaade loop heeft.*

VAISSEAU beau de combat qui eſt d'un beau combat. *Een real ſchip om te ſlaan, Een wakker ſchip.*

C'eſt-à-dire qu'il a ſa premiére batterie haute, & les ponts aſſez élevez, afin-que les gens puiſſent bien manier le canon.

VAISSEAU qui charge à fret. *Een ſchip by 't laſt bevragt.*

C'eſt-à-dire qu'il eſt à loüage pour porter les marchandiſes à tant par tonneau, ou par quintal.

VAISSEAUX chargez par mois. *Schepen by de maandt bevragt.*

VAISSEAU gondolé. *Een ſchip dat te veel zaalt.*

C'eſt celui qui eſt enſellé ou qui eſt relevé de l'avant & de l'arriére, enſorte que ſes préceintes paroiſſent plus arquées que celles d'un autre vaiſſeau.

VAISSEAU qui n'a pas aſſez de relevement. *Een ſchip dat niet genoeg zaalt.*

C'eſt le contraire de gondolé.

VAISSEAU qui démarrera un tel jour. *Een ſchip dat uitloopen ſal op* &c.

C'eſt-à-dire qu'il ſortira du port ce jour-là.

VAISSEAU de charge. *Een tranſport-ſchip.*

VALANCINE. Voiez, Balancine.

VALETS d'artillerie. *Handt-langers by het geſchut.*

Ils ſervent les Canoniers, chargent le canon, y mettent le feu, le nétoient, & aportent aux Canoniers tout ce qui leur eſt néceſſaire. Voiez, Canoniers.

VALETS. Voiez, Eſtoupins de canon.

VALET. *Klem-haak.*

C'eſt un crochet mobile dont les Menuïſiers Se ſervent pour ſerrer des planches colées enſemble, & pour divers autres uſages.

VARANGUAIS. *Haanepot, Haanepotje.*

C'eſt le nom que les Levantins donnent aux marticles, qui ſont de petites cordes diſpenſées par branches, en façon de fourches, qui viennent aboutir aux poulies que l'on apellé Araignées. Voiez, Marticles & Araignées.

VARANGUES. *Buik-ſtukken, Leggers, Vloer-wrangens, Vloer-houten, Wrangens op de kiel.*

C'eſt le membre d'un navire que l'on poſe le premier ſur la quille, lorsqu'on le conſtruit. Les varangues en général ne ſont autre choſe que des chevrons de bois entez & rangez de diſtance en diſtance, à angles droits, & de travers, entre la quille & la carlingue, afin de former le fond d'un vaiſſeau.

Les bâtimens à courtes varangues non-ſeulement vont mieux à la bouline & dérivent moins que ceux qui ont les varangues plates; mais auſſi ils tirent plus d'eau, & réſiſtent mieux aux coups de mer. Il eſt vrai qu'ils ont le deſavantage d'être plus en danger dans les havres de barre, & d'être plus ſujets à toucher.

„Les Varangues doivent avoir les trois quarts de l'épaiſſeur de l'étrave, „ou ſelon quelques Charpentiers, deux pouces moins que n'a l'étrave en „dedans, c'eſt-à-dire, l'endroit des varangues qui eſt poſé ſur la quille.

„Quelques Charpentiers donnent aux varangues d'un vaiſſeau de 134 piés „de long, neuf pouces & demi d'épais ſur la quille, neuf pouces ſur le „fond & dix aux fleurs, & ils les poſent à neuf pouces & un quart de diſ„tance l'une de l'autre.

„D'autres Charpentiers les éloignent davantage, & en général ils les met„tent juſqu'à douze, quatorze & quinze pouces de diſtance. Et pour leur „largeur, ou épaiſſeur priſe de haut en bas, ils leur donnent un pouce „par chaque trois piés de largeur que le vaiſſeau a dans ſon gros, & un peu „moins pour leur épaiſſeur en-travers. Mais lors-que les vaiſſeaux n'ont „pas vingt-quatre piés de largeur dans leur, gros ils leur donnent un peu „plus d'un pouce d'épaiſſeur de haut en bas par chaque trois piés de leur „largeur. On eſtime beaucoup plus les varangues dont le brin, ou la piéce „n'a point été ſciée, que celles qui ſont faites d'une groſſe piéce ſciée en deux.

MAITRESSE VARANGUE. *Het eerſte buik-ſtuk.*

C'eſt la varangue qui ſe poſe ſous le maître bau: on l'apelle auſſi Premier Gabarit. La maitreſſe varangue ſe poſe à l'amure.

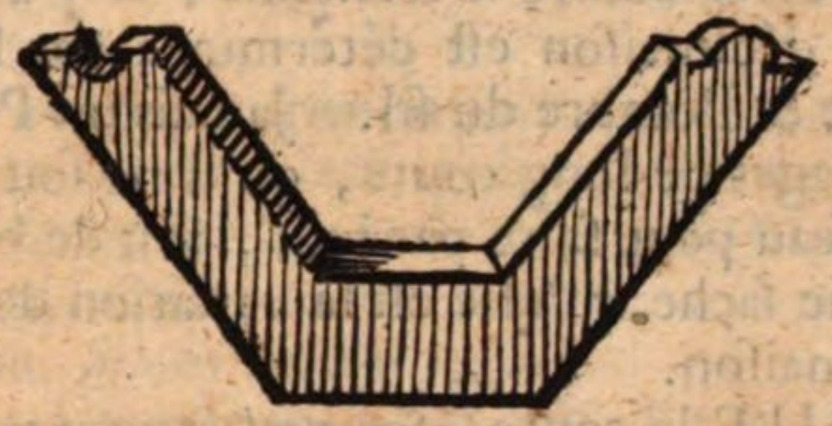
MAITRESSES VARANGUES de l'avant & de l'arriére. *De beide middel-buik-ſtukken.*

Ce ſont celles qui ſont partie des deux grands gabarits. Voiez, Gabarits & les figures.

VARANGUES plates, Varangues de fond. *Buik-ſtukken in 't vlak.*

Ce ſont celles qui ſe mettent vers le milieu de la quille, & qui ont moins de rondeur que les varangues acculées.

VARANGUES acculées. *Banden in 't ſog, Twillen in de piek, Exters.*
Ce ſont celles qui ſe poſent en allant vers les extrémités de la quille, proche les fourcats, & au devant & au derriére des varangues plates, & elles ont de la rondeur en-dedans.



VARANGUES demi-acculées. *Half-twillen in de piek, Piek-ſtukken.*
Celles-ci ont moins de concavité que les acculées, & ſe poſent près des varangues plates; ſi-bien que les varangues plates ſont au milieu, les varangues demi-acculées ſuivent, & les varangues acculées ſont dans les bouts.

VAISSEAU à plates Varangues. *Een vlak, of plat-boomde ſchip.*
C'eſt-à-dire un vaiſſeau qui a le fond plat, qui tire peu d'eau, qui aïant beaucoup de varangues qui tiennent de la ligne droite dans le milieu, a un plus grand fond de cale, porte une plus grande charge, & eſt plus propre dans les endroits plus profonds.

NAVIRE à plates Varangues & ſans façons. *Een plat ſchip, en hoekig buitenwaarts.*

VARANGUES de petits bâtimens, comme Buche, Chaloupe, Cague &c. *Kespen.*

VARECH. Voiez, Sart.

VARECH. *Wrak.*
On apelle Varech, ſur les côtes des Normandie tout ce que la vague jette à terre par tourmente, ou fortune de mer, ou qui eſt pouſſé ſi près de terre, qu'un homme à cheval y puiſſe toucher avec ſa lance. Les droits que les Seigneur des fiefs voiſins de la mer prétendent en cette province ſur les éfets que l'eau jette ſur ſes bords, ſont nommez droits de Varech. Il y a un titre particulier du Varech dans la Coutume de Normandie, qui apelle autrement, Choſes gayves, tous les éfets que la mer jette ſur ſes rivages, ſoit de ſon cru, ſoit qu'ils viennent du debris & du naufrage de quelque vaiſſeau. Voiez, Choſes de la mer.

VARET. *Wrak.*
C'eſt un vaiſſeau qui eſt au fond de l'eau, & hors de ſervice.

VARIATION. La Variation de l'aiguille aimantée. *Wraakinge, afwijkinge, of miswijſinge van de naalde.*
C'eſt un mouvement inconſtant de l'aiguille, qui en de certains parages décline du Nord au Nord-eſt, & qui en d'autres ſe tourne du Nord au Nord-oüeſt. Voici comment la plupart des Pilotes juſtifient & déterminent l'irrégularité ou variation de l'aiguille. Ils apliquent & bandent un filet ſur le verre qui couvre la bouſſole, en-ſorte que le filet convient & s'acom-

s'acommode ſur la ligne qui va du Nord au Sud, puis aïant pris éxactement hauteur à midi, ils regardent ſi dans cet inſtant l'ombre du fil s'acorde préciſément avec les deux pointes de l'aiguille & avec cette ligne, ou diamétre, qui va du Nord au Sud. Si cela ſe rencontre il n'y a point de variation dans le parage où ſe fait cette obſervation. Mais ſi les deux pointes de l'aiguille s'écartent de cette ombre méridienne, il y a de la variation, ou déclinaiſon, & cette déclinaiſon eſt déterminée par l'arc de la bouſſole, compris entre l'aiguille & l'ombre du fil. Jamais un Pilote ne peut aſſûrer ſes eſtimes dans les voiages de long cours, qu'il ne ſoit aſſûré du ſillage, ou chemin, que ſon vaiſſeau peut faire par jour, ſoit de bon vent frais, ou de vent foible, & qu'il ne ſache qu'elle eſt la variation de l'aiguille en chaque parage. Voiez, Déclinaiſon.

LA VARIATION VAUT la route. *Soo veel gewonnen als verlooren.*

Cela ſe dit lors-que la variation & le vent ſont d'un même côté, & qu'ils font des éfets contraires, c'eſt-à-dire que l'un ſoutient la perte que l'autre cauſe. Par éxemple; La variation eſt onze degrès quinze minutes Nord-ouëſt, le vent eſt Oüeſt-nord-oüeſt, & l'on court Nord, avec un quart de vent de dérive, il faut que l'un ſoit égal à l'autre, & que la variation donne ce que la dérive fait perdre.

VARIATION Nord-eſt. *Noordooſtering.*

C'eſt celle qui fait varier le compas vers le Nord-eſt. Voiez, Nordeſter.

VARIATION Nord-ouëſt. *Noordweſtering.*

C'eſt celle qui fait varier le compas vers le Nord-ouëſt. Voiez, Nord-oüeſter.

VARIER, Vaciller. *Waalen, Geen ſtreek houden, Wraaken.*

Cela ſe dit de l'aiguille aimantée.

VARLOPE. Verlope. *Rij-ſchaaf.*

C'eſt un outil en maniére de rabot, qui ſert à rendre le bois fort uni. Il y en a de pluſieurs façons, La grande varlope, la petite varlope, & la demie-varlope. Il y a auſſi la varlope anglée, ou à onglet.

DEMIE-VARLOPE. *Roffel.*

VARLOPE à onglet, ou anglée. *Strijk-blok.*

Elle eſt ſans poignée & le fer en eſt plus étroit que des autres.

VASART, Fond Vaſart. *Modder-grondt.* Voiez, Fond.

VASSOLES. *Ribben, Ribbetjes.*

Ce ſont des piéces de bois que l'on met entre chaque paneau de caillebotis. Voiez, Caillebotis.

V E.

VEGRES. Voiez, Vaigres.

VEILLER le cable, ou, Veiller quelque autre choſe. *By de kaabel ſtaan, Waarneemen.*

C'eſt y prendre garde.

VEILLE la driſſe. *Sta by de draai-reep.*

C'eſt-à-dire, Tiens la main toute-prête à amener le hunier.

VEILLE l'écoute de hune. *Sta by de mars-zeils-ſchoot.*

C'eſt-à-dire, Tiens la prête à être larguée.

VELLE les huniers. *Sta by de mars-zeilen.*

C'eſt la même choſe que ſi on diſoit, Veille les driſſes.

IL faut plutôt Veiller le côté que les mâts. *Pas op uw zeilen, de maſten en hebben geen noodt; 't Schip ſoude eerder omvallen, als de maſten breeken.*

C'eſt ce qu'on dit quand on veut faire entendre que les mâts d'un vaiſſeau ſont bons, & qu'il vireroit plutôt que de démâter.

IL faut Veiller les mâts & non le côté. *'t Schip is ſtijf onder zeil, De maſten ſouden eerder breeken, als 't ſchip omvallen; Pas maar op de maſten.*

C'eſt ce qu'on dit quand on veut faire connoître que le vaiſſeau a le côté fort, & qu'il porte bien la voile.

A LA VEILLE. Une ancre à la Veille. *Een waakende anker.*

C'eſt-celle qui eſt prête à être moüillée.

BOUE'E à la Veille. *Een waakende boei.*

C'eſt lors-qu'elle flote ſur l'eau & montre où l'ancre eſt moüillée.

VEINES dans le bois. *Aderen in 't hout.*

C'eſt une variété qui fait la beauté des bois durs, pour le placage; mais c'eſt un défaut dans les bois d'aſſemblage de charpenterie, à-cauſe que ces veines ſont une marque de tendre, ou d'aubier.

VENT. *Windt.*

Le vent eſt un mouvement de l'air qui ſe tourne vers quelqu'une des parties de l'horiſon, & qui par ce cours différent gouverne preſque toute la navigation. Tous les Pilotes ne conviennent pas de la diviſion des vents. Les uns n'en conſidérent que quatre principaux, qu'ils apellent Rumbs entiers, ſavoir, le Nord, le Sud, l'Eſt, & l'Oüeſt, & puis quatre demi-vents, ou demi-rumbs, huit quarts de rumbs, & ſeize demi-quarts. Mais la plupart des autres Pilotes conſidérent huit rumbs entiers, & aux quatre déja nommez ajoûtent le Nord-eſt, le Nord-oüeſt, le Sud-eſt, & le Sud-oüeſt. Enſuite ils établiſſent huit demi-rumbs, & ſeize quarts de rumbs; ce qui détermine les trente-deux airs de vent: mais pour plus d'éxactitude ils diviſent chaque quart en demi-quart.

UN VENT. *Hooſdt-windt, Hoofdt-ſtreek.*

Ce ſont quatre quarts de vent pris enſemble comme depuis le Nord juſques au Nord-eſt-quart-de-nord, ou-bien, depuis le Nord juſqu'au Nord-oüeſt-quart-de-nord.

DEMI-VENT. *Een halve hoofdt-ſtreek.*

UN QUART DE VENT. *Een tuſſchen-komende ſtreek, Een quart windts.*

C'eſt la trente-deuxiême partie de la roſe du compas.

VENT frais. *Een ſterk, of ſtijf windt.*

C'eſt un vent qui vente aſſez, ou qui vente aſſez fort. Voiez, Frais.

VENT contraire, Vent devant, Vent debout. *Tegen-windt, Bylegger.*

C'eſt celui qui vient directement du lieu où l'on veut aller, & qui prend par prouë.

AVOIR le Vent contraire. *Vaaren met een tegen-windt, Vaaren tegen de windt, In de windt krijgen.*

VENT en poupe, Vent arriére. *Voor-windt.*

VENT de mer. *Een windt die op de wal, of uit ter zee komt.*

C'eſt celui qui venant de la mer repouſſe les vaiſſeaux vers terre.

VENT de terre. *Landt-windt, Wal-windt, Aard-windt; Een windt die van de wal, of aflandig waait.*

C'eſt celui, qui venant du continent, ou de la terre ferme, repouſſe les vaiſſeaux en mer, & empêche qu'ils n'y abordent. Pour ſortir de ce port il faut remorquer les vaiſſeaux juſques à demie-lieuë de la côte, ou-bien, atendre les vents de terre, qui en ces parages ſont Nord & Nord-eſt.

LE VENT tombe. Voiez, Tomber.

VENT Traverſier. Voiez, Traverſier de port.

VENT Réglé, ou aliſé, Vent de ſaiſon. *Paſſaat-windt, Monzon.*

C'eſt un vent favorable qui ſe maintient ſans ſauter d'un rumb à l'autre. C'eſt ainſi que l'on apelle les vents que l'on trouve entre les Tropiques qui ſouflent preſque tousjours du même côté, ſavoir depuis le Nord-eſt juſques à l'Eſt, au Nord de la Ligne; & depuis le Sud-eſt juſques à l'Eſt, au Sud de la Ligne. Voiez, Monſon.

VENT mou, Vent foible. *Labbere koelte, Stilagtige windt, Slappe koelte.*

C'eſt celui qui n'a point de force.

VENT peſant. *Een ſwaare windt.*

C'eſt un vent qui ſoufle avec véhémence.

VENT fou. *Een ongeſtaadig windt, die in en uit krijt, of ſchiet.*

C'eſt un vent qui n'eſt point arrêté, & qui tourne d'un côté & d'autre.

VENT fait, Vent ſtable. *Een doorgaande koelte, Een geſtaadig windt.*

C'eſt un vent réglé qu'on croit être de durée. C'eſt un vent fait, il durera. Les vents de cette ſaiſon viennent du large, & ſont ſtables.

LE VENT eſt changé. *De windt is om, of omgeloopen.*

LE VENT ſe jetta au Sud-oüeſt. *De windt liep Suid-weſt.*

METTRE le Vent ſur les voiles pour virer, Faire prendre Vent devant. *Door de windt duuwen, Op de ly druaijen, In ly ſmyten, of leggen, om te wenden.*

Quand on veut virer on va d'abord au plus près du vent, *Eerſt-by*, & enſuite ou va debout au vent, & on met le vent ſur les voiles, *en dan braſt men de zeilen op*, & pour cet éfet on pouſſe le gouvernail tout-à-bord.

AVOIR le Vent ſur les voiles. *Blaſteren, Met de zeilen op de maſt leggen.*

C'eſt-à-dire, avoir les voiles parallèles au vent, en-ſorte qu'il les raſe & les faſſe barbeïer, ou friſer, ſans qu'elles prennent le vent. On dit de-même, Mettre le vent ſur les voiles.

LE VENT vient de terre. *De windt houdt met het landt af, of komt van de wal.*

LE VENT vient de la mer. *De windt houdt met het landt in, of komt uit'er zee.*

VENIR au Vent, S'aprocher du Vent. *Aan de windt gaan, Digt aan de windt komen.*

komen, Loeven, Digt by de windt houden.

C'eſt prendre l'avantage d'un vent de côté, ſe tenir près du vent. Voiez, Serrer.

PAS plus au Vent, Ne viens pas plus au Vent. *Niet naader het roer, Niet hooger.*

C'eſt un commandement qu'on fait au Timonier, afin qu'il n'aproche pas plus du vent.

SOUS le VENT. *In de ly, Beneeden windt.*

ETRE ſous le Vent. *Onder ly zijn, Lywaarts van iemandt leggen.*

C'eſt avoir le deſavantage du vent, c'eſt-à-dire qu'un vaiſſeau en a un autre entre le vent & lui.

ETRE à Vau-le-Vent. *In ly zijn, Voor de fok loopen, In het lijntje loopen.*

C'eſt aller ſous le vent, & ſelon le cours du vent.

ETRE AU VENT d'un vaiſſeau, Avoir le deſſus du Vent, *Te loevert leggen, of afleggen; Boven de windt leggen; De loef hebben; Windt-waarts van zijn.*

C'eſt avoir l'avantage du vent. Nos vaiſſeaux étoient au vent de l'eſcadre ennemie.

ETRE beaucoup de l'avant au Vent. *Met een groot ſtuk in den windt voor uit zijn.*

ALLER debout au Vent. *Onder de windt laaten loopen.*

C'eſt aller contre le vent, ou à vent contraire, comme il arive ſouvent aux galéres, par le ſecours qu'elles ont des rames. Voiez, Debout.

ETRE trop près du Vent. *Overſtaag loopen, Aan de windt leggen, Al digt by de windt ſteeken, Scherpen, By de windt over zeilen.*

C'eſt prendre preſque vent devant, quand on porte le cap au vent, au-lieu de le prendre en boulinant pour en gagner l'avantage.

DISPUTER le Vent. *Naarſtigheid pleegen om windt en waater-loop te winnen.*

C'eſt faire tous ſes éforts, & emploier tout ce qu'on a d'adreſſe & d'expérience dans la marine, pour paſſer au vent d'un autre vaiſſeau, & pour empêcher qu'il ne monte lui-même au vent de vous.

DEUX vaiſſeaux, ou deux eſcadres qui ſe diſputent le Vent, ou l'avantage du Vent. *Twee ſcheepen, of eſquadres, die ſoeken elkanderen de windt af te winnen, en een voordeel af te zien.*

ON SE diſputoit le Vent de part & d'autre. *Elk deede zijn beſt om de loef te krijgen.*

IL faut bien diſputer l'avantage du Vent. *Het voordeel van de windt moet wel gedongen worden.*

FAIRE VENT arriére, Porter Vent arriére. *Vlak voor 't laaken, of vlak voor de windt zeilen, afloopen; Voor windt hebben; Voor de windt om houden; Van de windt afgaan.*

C'eſt prendre le vent en poupe. Voiez, Arriére.

LE VENT recule. Voiez, Adonne.

OBE'IR au Vent. *Windt overgeven.*

C'eſt ſe laiſſer dériver autant qu'on y eſt abſolument contraint par la force du vent, & cependant ſe maintenir toujours un peu, & ne ſe laiſſer pas aller entiérement à la dérive, & au gré du vent & des vagues.

LE VENT ſe range à l'E'toile. *De windt ſchiet Noord.*

C'eſt-à-dire que le vent ſe range vers le Nord, à-cauſe que l'E'toile Polaire

eſt de ce côté-là.

HALER le Vent. Voiez, Mettre au plus près du vent.

DE'ROBER le Vent. *Vindt onderſcheppen, De windt met de zeilen aan een ander ſchip beneemen.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui étant au vent d'un autre empêche, par la groſſeur ou par l'étenduë de ſes voiles, que celui qui eſt ſous le vent n'en reçoive dans les ſiennes.

AVOIR VENT & marée pour ſoi. *Voor windt en voor ſtroom hebben.*

Cela ſe dit lors-que le vent & le courant de la mer vont du même côté, & vous ſont favorables. Voiez, Marée.

AVOIR VENT & marée contraire. *Tegen-windt en tegen-ſtroom hebben.*

C'eſt-à-dire que le vent & le courant de la mer ſont opoſez à la route qu'on veut faire.

ENTRE VENT & marée. *Tuſſchen windt en ſtroom.*

Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui trouve le vent d'un côté & le courant de la mer de l'autre.

ETRE moüillé entre Vent & marée. *Rijden tuſſchen windt en ſtroom.*

LE VENT mollit. *De windt die krimpt, neemt af, vermindert, ſlapt, begint te luuwen; Het weer ontlaat.*

C'eſt-à-dire que ſa force diminuë.

LE VENT change. *De windt loopt om, keert om, draait.*

VENT d'aval. *Een Suid-windt, of Weſt-en-noord-weſt-windt, die uit de wal waait.*

C'eſt un vent mal-faiſant qui vient de la mer & du Midi, c'eſt auſſi l'Oüeſt & le Nord-oüeſt.

VENT d'amont, Vent Solaire, Vent E'quinoxial. *Een Ooſt-en-noord-ooſt, windt, die uit de wal komt.*

C'eſt un vent d'Orient qui vient de terre. Ces deux derniers termes ſont uſitez ſur les riviéres.

LE VENT ſe fit Sud, ſe tourna au Sud, ſe rangea au Sud, vint au Sud. *De windt liep Suid, ſchoot Suid.*

Tout cela veut dire que le vent avoit tourné au Sud, & qu'il en venoit & portoit au Nord en droiture.

VENT Routier. *Een windt die over en weer brengt.*

C'eſt un vent qui ſert pour aller & pour venir en un même lieu.

VENTS variables. *Veranderlijke, of ongeſtaadige winden.*

Ce ſont les vents qui changent, & qui ſouflent tantôt d'un côté tantôt d'un autre, comme cela ſe fait entre les Tropiques & les Poles.

LE VENT a fait le tour du compas. *De windt heeft alle de ſtreeken van het kompas omgeloopen.*

C'eſt-à-dire qu'il a ſouflé de toutes les parties de l'horiſon, ou qu'il a venté des trente-deux airs de vent qui ſont marquez ſur la roſe du compas.

LE VENT a ſauté ſur les voiles. *De windt die heeft op de zeilen geſprongen.*

C'eſt-à-dire que le vent s'eſt jetté tout-d'un-coup ſur les voiles, au-lieu qu'il donnoit avant cela dans les voiles.

TRIBORD au Vent, & babord au Vent. *Stuurboord, of bakboord te loef, of loef-waarts.*

C'eſt-

C'eſt-à-dire, Avoir le côté droit ou-bien le côté gauche du vaiſſeau opolé au vent.

LE VENT eſt à pic. *De windt is op en neer, Het word ſtil.*

Cela ſe dit par plaiſanterie, voulant dire qu'on ne ſait d'où il vient, ou qu'il ſoufle perdendiculairement.

LE VENT eſt au conſeil. *De winden die houden t'ſaamen raadt, De windt loopt ſchuilen, Het wordt ſtil.*

Cela ſe dit encore par plaiſanterie, lors-qu'il n'y a point de vent, comme qui voudroit dire que les vents tiennent conſeil pour délibérer dequel côté de l'horiſon ils veulent ſoufler.

LE VENT eſt raproché. *De windt die is geruimt.*

C'eſt-à-dire qu'il s'eſt mis à ſoufler du côté où l'on vouloit faire route.

AIR, ou Rumb de Vent. *Windt-ſtreek.*

C'eſt l'un des trente-deux vents qui ſont marquez ſur la roſe du compas. Voiez, Rumb.

GRAND VENT, Petites Voiles. *Hardt windt, klein zeil.*

C'eſt un proverbe, comme qui diroit que s'il fait beaucoup de vent il faut porter peu de voiles.

VENTER. *Waaijen.*

Il vente, c'eſt-à-dire, il fait du vent. Lors-qu'il vente Sud.

VENT. Le vent du canon. *Het ſpeelen van een kogel in de mondt van een kanon, Lugt, Windt.*

C'eſt-à-dire juſtement l'eſpace ocupé par l'air qui eſt entre la circonférence concave du calibre du canon & celle du boulet qui eſt convèxe, ce qui eſt cauſe que le boulet entre dans la piéce avec facilité; car ſi cet eſpace n'y étoit point, & que les points qui forment la ſuperficie convèxe du boulet touchaſſent ceux qui forment celle du canon qui eſt concave, leur union feroit que le boulet ne pourroit entrer, s'il falloit le pouſſer dedans; où ſortir, s'il falloit le retirer: c'eſt par cette raiſon qu'on donne cet eſpace entre la piéce & ſon boulet, pour obliger le dernier à ſortir avec plus de gaieté, lors-que la poudre eſt en mouvement. Voiez, Canon.

VER. *Wurm, Worm.*

Il s'engendre aſſez ordinairement des vers dans les navires, & ces vers ſont un peu plus gros que les vers à ſoie, fort-tendres, & luïſans d'humidité. Ils ont la tête dure & fort-noire, & comme ils rongent inceſſamment, ils trouënt les planches & les membres d'un vaiſſeau.

VERBOQUET. *Balans-touw.*

C'eſt un contre-lien, ou cordeau, que les Charpentiers atachent à l'un des bouts d'une piéce de bois qu'ils veulent monter, & au cable qui la porte, à deux toiſes, ou environ, du halement, pour la tenir plus en équilibre, & empêcher qu'elle ne touche à quelque ſaillie, ou échafaut, ou qu'elle ne tourne pendant qu'on la monte.

VERGE d'Or. *Graadt-boog.*

C'eſt l'inſtrument nommé autrement Arbalête, Arbalêtrille, Bâton de Jacob, & Raïon aſtronomique. Voiez, Arbaleſtrille & Arbalête.

VERGE de girouëtte. *Priem, of ſpil van een vleugel, Vleugel-ſpil.*

C'eſt une verge de fer qui tient le fût de la girouëtte ſur le haut du mât.

VERGE d'hameçon. *Hengel-ſtok.*

VERGE de pompe. *Pomp-ſtok.*

C'eſt une verge de fer, ou de bois, qui tient l'appareil de la pompe.

VERGE, ou Vergue de l'ancre. *Anker-ſteel, Anker-ſchagt, Anker-ſchaft, Anker-roede.*

C'eſt la partie de l'ancre qui eſt contenuë depuis l'arganeau juſqu'à la croiſée.

„Une longue verge contribuë plus qu'une courte à faire tenir l'ancre ferme, parce-que la longueur de la verge, empêche que le bras & la patte „de l'ancre, lors-que le vaiſſeau joüe, ou ſe tourmente, ne remuë auſſi„fort le fond, & ne l'ébranle autant que feroit le bras d'une verge courte. Voiez, Ancre.

VERGUE. *Raa, Ree.*

C'eſt une piéce de bois longue, arondie, & qui eſt une fois plus groſſe par le milieu que par les bouts. On la poſe quarrément par ſon milieu ſur le mât vers les racages, & elle ſert à porter une voile, & quelquefois pluſieurs, lors-qu'on met à ſes extrémités de gros anneaux avec des bouts-dehors, pour apareiller des bonnettes en étui. La vergue d'artimon eſt une vergue latine qui ſe met de biais, ou de travers, comme les vergues d'une galére.

„Les Vergues doivent être dans leur milieu beaucoup plus épaiſſes que par „les bouts. Par chaque pié de longueur qu'elles ont elles doivent avoir „un quart de pouce d'épaiſſeur dans leur milieu, excepté la vergue de foule „qui n'a pas beſoin d'être ſi forte, parce-qu'elle ne ſert qu'à border le per„roquet de foule. On lui peut donner un pouce d'épaiſſeur par chaque „ſix piés de ſa longueur. Pour l'épaiſſeur du bout des vergues elle doit „être des deux cinquiêmes parties de l'épaiſſeur du milieu.

„On peut donner de longueur à la grande Vergue les ſept ſeiziêmes parties „de la longueur & de la largeur du vaiſſeau. Par éxemple; La grande „Vergue d'un vaiſſeau de 180. piés de long & 48. piés de large, doit avoir „98. piés de long. La Vergue de miſéne doit être d'une ſeptiême plus „courte que la grande vergue. La longueur da la Vergue d'artimon doit „être entre celle de la grande vergue & de la vergue de miſéne, ou un peu „moindre. La Vergue de ſivadiére doit avoir de longueur les cinq huitiê„mes de la grande vergue. La Vergue du grand hunier doit avoir les 4. „ſeptiêmes de la grande vergue; & la Vergue du petit hunier les quatre „ſeptiêmes parties de la vergue de miſéne. La Vergue de foule doit être „de la longueur de celle du grand hunier. Les Vergues des perro„quets d'artimon & de beaupré doivent être proportionées aux vergues „qui ſont deſſous, comme la vergue du grand hunier l'eſt à la grande ver„gue: mais le grand perroquet & le perroquet d'avant ne doivent avoir „de longueur que la moitié de celle des vergues qui ſont deſſous, ou bien„peu plus.

„Ce ſont-là les proportions des vergues en général qu'on trouve dans un „Ecrivain Hollandois. Pour celles d'un vaiſſeau de 134. piés qui ſont d'un

„autre illuſtre & excellent Auteur, elles ſont ci-devant ſous le mot Bois, „Le Négoce du bois. Cependant le même Auteur a auſſi donné des rè- „gles générales que voici ſous les mots auxquels elles conviennent.

VERGUE d'artimon. *De Beſaans-roe, of-roede ; De Kruis-roe, of-dwars-maſt.*

„On tient cette Vergue auſſi longue qu'il eſt poſſible : néammoins elle n'eſt „jamais plus longue que ſon mât que d'un pié ou de deux, de-peur que par „ſon bout d'embas elle n'embaraſſe la manœuvre du grand mât, & que „ſon bout d'en-haut ne s'agite trop, & ne contribue à faire tourmenter „le vaiſſeau. Elle eſt de travers pour prendre mieux le vent, & empê- „cher moins que les voiles qui ſont devant ne le prennent ; & auſſi parce-que „de cette ſorte elle n'a pas beſoin de tant de cordages pour être manœu- „vrée.

GRANDE VERGUE. *De groote Raa, of Ree.*

„On donne de longueur à la grande Vergue deux fois la largeur avec une „fois le creux du vaiſſeau. On ne la tient pas plus grande à-cauſe de la „difficulté qu'il y auroit à la manœuvrer, & de la facilité qu'elle auroit à „rompre ; outre que de gros tems elle feroit trop tourmenter le vaiſſeau. „Mais on ne la fait pas plus petite, parce-que l'expérience a fait connoî- „tre qu'il la faut tenir auſſi grande qu'il ſe peut, vu-que plus les voi- „les prennent de vent & mieux le vaiſſeau ſille.

VERGUE de miſéne. *De Fokke-raa-of-ree.*

„Ces mêmes raiſons ont lieu à l'égard de la Vergue de miſéne ; mais on „lui donne une ſeptiême moins de longueur qu'à la grande vergue, parce- „que le mât qui la doit porter eſt moins puiſſant.

VERGUE de beaupré, ou de ſivadiére. *De Blinde-raa-of-ree.*

„La vergue de ſivadiére doit avoir de longueur un quart moins que la lon- „gueur du beaupré, parce-que ſi elle étoit plus longue elle s'étendroit „trop en côté, & empêcheroit de voir devant le vaiſſeau.

VERGUE du grand hunier. *De groote Mars-raa-of-ree.*

„Sa longueur doit être de la moitié de la longueur de la grande vergue.

VERGUE du Petit hunier. *De Voor-mars-zeil-raa-of-ree.*

„Sa longueur doit être à-peine de la moitié de celle de la vergue de mi- „ſéne.

VERGUE de fougue, ou de foule. *De Bagijn-of-Begijn-ree.*

C'eſt une vergue où il n'y a point de voile, & qui ne ſert qu'à border la voile du perroquet d'artimon.

„La vergue de foule eſt ſous la hune du mât d'artimon : elle n'a ni driſ- „ſe, ni étague, mais elle eſt frapée aux barres de hune avec une étrope, „par le moien de laquelle on manœuvre les écoutes du perroquet de fou- „gue.

VERGUE du perroquet de fougue. *De Kruis-ſteng-ree.*

VERGUE du grand perroquet *De groote Bram-ſteng-ree.*

VERGUE du perroquet d'avant. *De Voor-bram-ſteng-ree.*

VERGUE du perroquet de beaupré. *De Boven-blindt-raa.*

„Pour les vergues des perroquets il faut les proportioner à celles qui ſont „au-deſſous, bien-entendu que celle du perroquet de beaupré doit être plus „longue que les autres.

VERGUE en boute-hors, ou Baleſton. *Een ſpriet.*

C'eſt une vergue dont le bout eſt apuïé au pié du mât dans les ſemaques ; & en divers autres bâtimens Hollandois, & qui prend la voile en travers juſques au point d'en-haut qui eſt parallèle à celui qui eſt amarré au haut du mât, & ſouvent même plus élevé ; tout le tour de la vergue, hormis le côté qui eſt amarré au mât ; n'étant ſoutenu que par les ralingues,

VERGUE à corne. *Gaffel.*

On s'en ſert dans les petits bâtimens. Voiez, Corne de vergue. La vergue & la corne ont le même nom en Hollandois.

VERGUE traverſée. *Een ree al te loevert gebraſt.*

C'eſt une vergue qui eſt trop-halée au vent, & qui n'eſt pas parallèle aux autres vergues.

VERGUE de ſivadiére prolongée, ou allongée. *De blinde ree langs of onder de boegſpriet.*

Cela ne ſe dit que de la vergue de beaupré. C'eſt-à-dire, Apliquer la longueur de cette vergue ſur la longueur de ſon mât qui eſt le beaupré, ce qui ſe pratique principalement quand on veut venir à un abordage qui ſeroit empêché par la ſaillie que fait de chaque côté du mât la vergue de beaupré. Un grand vaiſſeau prolonge auſſi cette même vergue lors-qu'il en veut aborder un moindre, afin-que le mât renforcé par-là, tombe avec force par l'avant ſur le vaiſſeau ennemi, & le choque avec plus de violence. On prolonge encore cette vergue pour s'empêcher de toucher à un autre vaiſſeau, ſi l'on en paſſoit aſſez près. Voiez, Allonger.

DRESSER les Vergues. *De reën in 't kruis ſetten dwars ſcheeps, of regt aanbraſſen.*

C'eſt-à-dire, les tenir droites en-ſorte qu'elles faſſent une croix réguliére avec les mâts. Voiez, Dreſſer.

AVOIR les Vergues bien-dreſſées, ou braſſées horiſontalement. *Gekruiſt rijden.*

DRESSE la Vergue de miſéne. *Laat de fok regt loopen.*

ETRE VERGUE à Vergue. Deux vaiſſeaux qui ſont Vergue à Vergue. *Zy aan zy leggen, Breedt leggen.*

C'eſt-à-dire qu'ils ſont près l'un de l'autre, & qu'ils ſont flanc à flanc, enſorte que ſi leurs vergues étoient prolongées elle feroient une ligne droite.

VERHOLE. *Overloop van 't waater.*

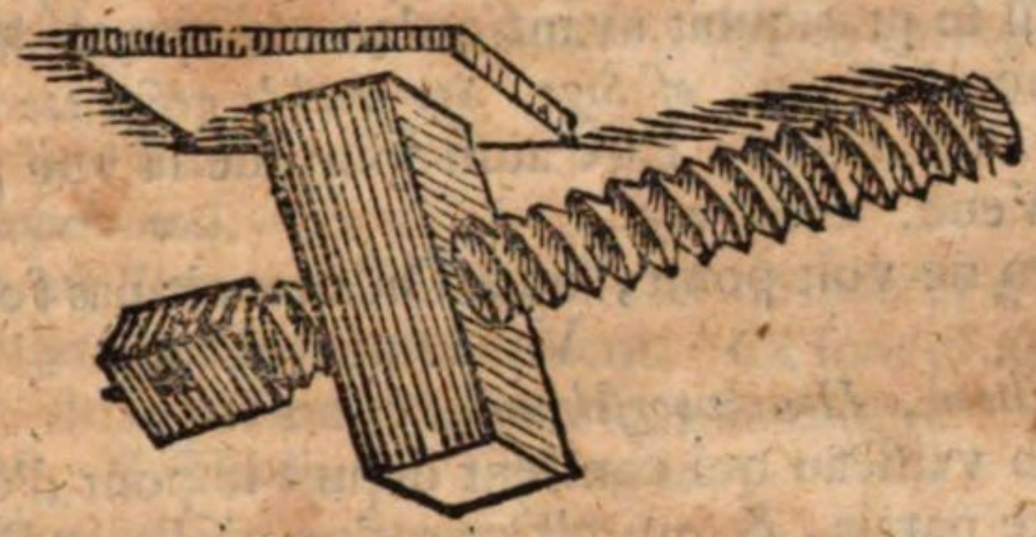
C'eſt un terme dont on ſe ſert au Havre-de- grace pour ſignifier un renvoi d'eau qui ſe fait vers l'embouchure de la Seine, lors-que la mer eſt à la moitié ou aux deux tiers du montant.

VE'RIN. *Schroef, Vijſel, Kelder-wind.*

C'eſt une machine en forme de preſſe qui ſert à redreſſer des jambes en ſurplomb, à reculer des pans de bois, & à d'autres uſages. Les Vérins grands & petit ſont des brins de bois longs de deux ou trois piés, ou davantage, façonnez en vis par un des bouts. Il y a à l'autre bout un goujon, ou une cheville percée au collet de la vis, pour y mettre des leviers. Les vis de ces brins de bois ſe mettent chacune dans un écrou percé à cinq ou ſix piés l'un de l'autre, pour pouſſer ou élever. Les vérins lèvent un grand poids, pourvu que les piéces ſoient fortes, & que les filets des vis ſoient près à-près. On s'en ſert à tenir les vaiſſeaux ſur le côté, lors-qu'on leur donne le radoub

ſur

ſur terre; où qu'on les conſtruit; & à les relever. L'écrou s'apelle en Flamand *Hooft*, & la ſole ſur quoi ils ſont poſez, *Pan*. Elever avec des vérins, c'eſt *Opvijſelen*. Il faut remarquer que les François ſe ſervent de vérins qui ont un boſſage au milieu, & deux écrous à la piéce de deſſus dans laquelle il y a deux vis qui entrent. Mais en Hollande on ſe ſert d'un vérin qui n'a qu'une vis & un écrou. Néammoins on commence auſſi à ſe ſervir de vérins à deux écrous. Voici la figure d'un vérin de Hollande.



VERLOPE. Voiez, Varlope.

VERRE, ou Vitre, pour prendre hauteur. *Zonne-glas.*

C'eſt un gros verre de couleur, au-travers duquel on regarde le Soleil lors-qu'on veut prendre hauteur par-devant.

VERROTERIE, Raſlade. *Kleine ſnuiſterije, Kramerije.*

C'eſt une menuë marchandiſe de verre, comme grains, ou patenôtres de verre, ou de criſtal, dont on trafique avec les Sauvages de l'Amérique & avec les Noirs de la côte d'Afrique. Ce terme s'emploie par quelques-uns pour toutes les merceries qu'on porte à ces gens-là.

VERSEAUX de racage. Voiez, Bigots.

VERTENELLES. Voiez, Maſles & Fémelles.

VERTICAL. Point Vertical. *Top-punt.*

C'eſt un terme d'aſtronomie. On apelle Point Vertical un point que l'on conçoit être au ciel, & tomber perpendiculairement ſur notre tête.

CERCLES VERTICAUX, ou Azimuths. *Top-kringen.*

Ce ſont de grands cercles qui s'entre-coupent au Zénith & au Nadir, & dont les plans ſont par conſéquent perpendiculaires à celui de l'horiſon. On compte ordinairement cent-quatre-vingts cercles verticaux, que l'on fait paſſer pat tous les degrès de l'horiſon; mais on en peut mettre autant qu'on voudra ſelon le beſoin. Ils ſervent pour connoître en quelle partie du monde ſont les aſtres, & combien de degrès ils ſont éloignez entre eux.

VEUE, ou Vuë de terre. *Landt-ſigt.*

A VUE de terre. *Het landt in 't geſigt.*

ETRE à VEUE, ou Avoir la Vuë. *In 't geſigt krijgen, Sien.*

C'eſt découvrir & avoir connoiſſance. Nous nous trouvâmes au matin à vuë de terre, & à midi nous étions à vuë de l'eſcadre ennemie.

ON perd la terre de Vuë. *Het landt is geleit.*

A LA VEUE des terres, ou, Hors de la Veuë des terres. *Binnen, of buiten landt-ſigt.*

NON-VEUE. *Quaade toeſigt.*

On dit qu'un vaiſſeau a péri par Non-veuë, pour dire que c'eſt faute d'avoir pu découvrir les côtes & les bancs. Notre Pilote vouloit excuſer ſon naufrage, diſant qu'il avoit été ſurpris de non-veuë; mais il devoit bien-plutôt s'en prende à ſon ignorance.

VEUE par Veuë, & cours par cours. *Met het verkennen van landen en ſtranden vaaren.*

Cela ſe dit quand on régle ſa navigation par les remarques de l'aparence des terres, ainſi qu'il ſe pratiquoit avant-qu'on eût trouvé la bouſſole.

VEUE. A la Veuë. *'t Geſigt, of Sigt. Soo veel 't geſigt toe reiken kan.*

Etre à la Vuë, c'eſt-à-dire, Etre auſſi-loin que la vuë peut porter.

IL N'Y a pas de Veuë. *Geen geſigt.*

C'eſt-à-dire, On ne voit point, ou, On ne voit pas fort-clait.

V I.

VIBORD. *Voorſcheen, Hout-voorſcheen.*

C'eſt la partie du vaiſſeau qui contient depuis le pont d'en-haut juſques au plus haut de cette partie, & qui eſt ce qu'on apelle le Parapet à une place.

„On tient toujours le vibord plus haut à l'avant qu'aux côtés, quoi-que le „vaiſſeau n'ait point de château d'avant; cela ſe fait pour empêcher „les coups de mer d'entrer dedans. On tient fort-bas le vibord d'un vaiſ„ſeau qui a trois ponts. Un Charpentier doit bien prendre ſes meſures, „& regarder où il pourra poſer le haut pont, & quel vibord le vaiſſeau „pourra avoir.

VICE-AMIRAL, Vice-admiral. *Vice-admiraal, Onder-vloots-voogdt, Onder-zee-voogdt.*

C'eſt un Oficier Général qui repréſente l'Amiral, & qui a la ſeconde dignité dans la marine. Il y a en France deux Vice-amiraux, l'un du Ponant, l'autre du Levant. Le Vice-amiral porte le pavillon quarré au mât d'avant, & eſt ſalüé ſeulement du canon par le Contre-amiral, par les vaiſſeaux portant cornette, & par les ſimples vaiſſeaux de guerre. Voiez, Amiral.

„Les Vice-amiraux commandent ordinairement les vaiſſeaux & eſcadres „deſtinées pout la ſureté des côtes, & celles qui vont croiſer dans les mers „de leur détroit. Lors-que divers Amiraux ſe rencontrent ſur les croiſié„res, c'eſt celui ſur les côtes du détroit duquel on eſt qui continuë à por„ter le pavillon, & les autres ôtent les leurs pendant qu'ils y demeurent.

VICTUAILLEUR. *Victualie-beſorger, Victualie-man, Den geenen die leeftogt beſorgt.*

C'eſt celui qui s'eſt obligé de fournir les victuailles dans un vaiſſeau, & qui doit auſſi fournir les menuës utencilles. Voiez, Avictuailleur.

VICTUAILLES. *Leef-tocht, Mondt-koſt, Eet-vaaren.*

Ce ſont les vivres que l'on embarque dans les vaiſſeaux pour la nourriture des matelots. Notre eſcadre avoit des victuailles pour ſix mois.

VIF de l'eau. Voiez, Haute marée.

OEUVRES VIVES. Voiez, Oeuvres.

UN ATELIER qui eſt Vif. *Een levendig werf.*

On dit qu'un atelier eſt vif, pour dire qu'il y a un grand nombre d'ouvriers, & qu'on y montre de l'empreſſement à travailler.

VIVE arête. Voiez, Arête.

VIGIES. *Sekere blinde klippen by de Vlaamſche eilanden.*
C'eſt le nom qu'on donne à de certaines roches cachées ſous l'eau, qui ſe trouvent vers les Aſçores.

VIGIES. *Wagten, Uitkijkers.*
C'eſt ainſi que les Eſpagnols, dans l'Amérique, ont nommé les ſentinelles ſur mer & ſur terre. On dit; Envoier en vigie.

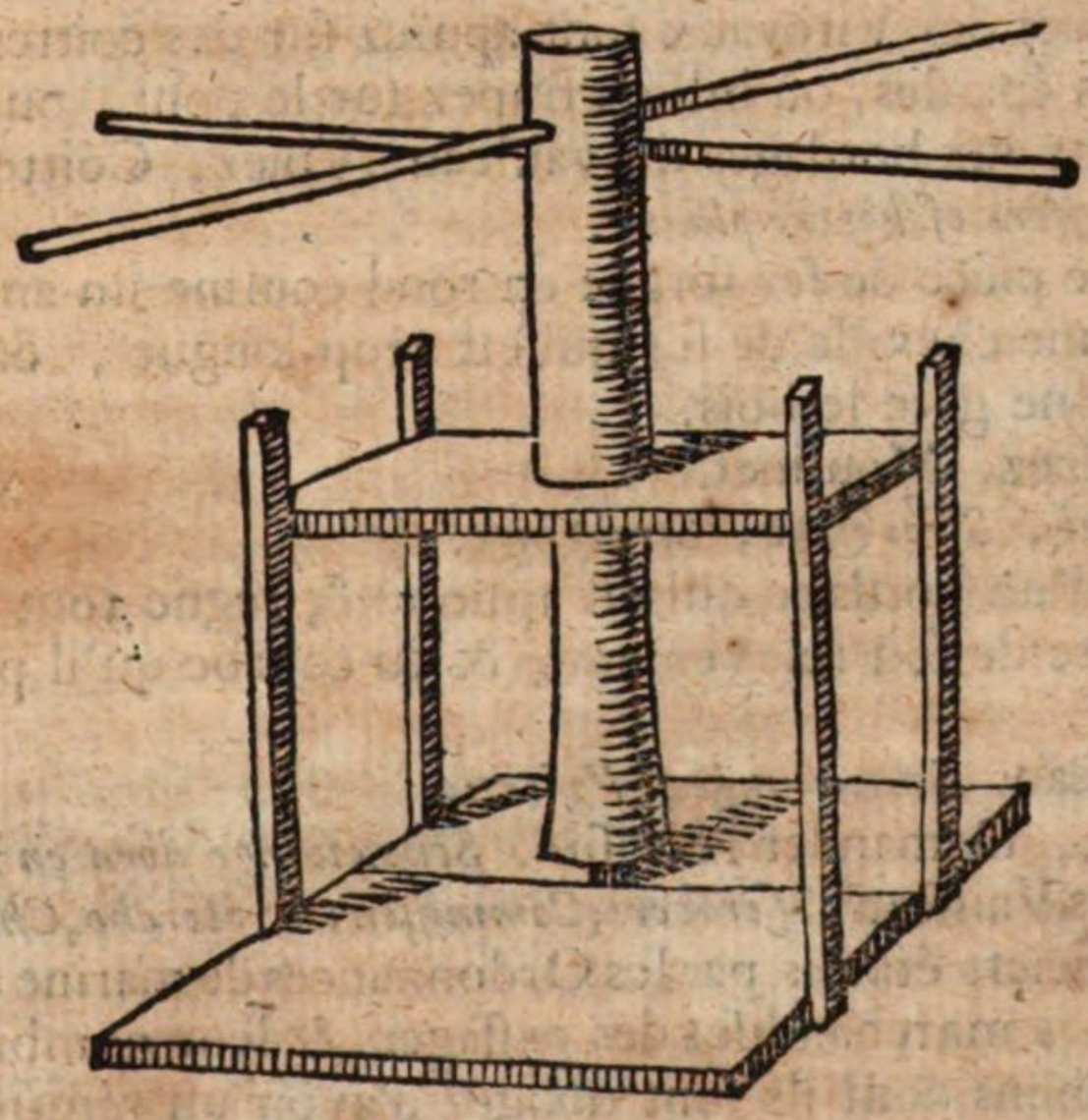
VIGIER. *Wagt houden, Uitkijken.*
C'eſt faire ſentinelle.

VIGIER une flote de vaiſſeaux marchands. *Op een koop-vaardy vloot paſſen en kruiſſen.*
C'eſt croiſer ſur une flote.

VIGOTE. *Konſtaapels-mal.*
C'eſt un modèle où l'on entaille les calibres des piéces d'artillerie pour leur chercher des boulets qui leur conviennent. Ce ſont pluſieurs trous, percez ſur une planche, de la même grandeur que le calibre. Voiez, Calibre.

VILEBREQUIN, Virebrequin. *Spijkers-boor.*
C'eſt un outil dont le Charpentier ſe ſert pour percer. Il eſt compoſé de ſon manche, de ſa poignée, & de ſa méche qui eſt un petit fer qui a un taillant arondi, que l'on fait entrer en le tournant.

VINDAS, Sorte de cabeſtan volant. *Kaapſtaander. Los ſpil, Windas, Aarde-wind.*
C'eſt une machine dont on ſe ſert pour tirer des bois & autres fardeaux. Elle eſt compoſée de deux tables de bois, & d'un treüil à plomb qu'on nomme fuſée, & qu'on tourne avec des bras, ou barres.



VIRER, Virer au cabeſtan. *Winden.*

Virer, c'eſt Tourner. Virer au cabeſtan, c'eſt mettre des hommes ſur les barres, pour le faire tourner.

VIRER, Tourner ſens-deſſus-deſſous. *Omgeſtaagen worden, Omvallen.*

VAISSEAU qui a viré ſur le côté en lui donnant les œuvres de marée. *Een overgeworpen ſchip.*

VIRER de bord. *Wenden, Omwenden, Overwenden.*

C'eſt changer de route en mettant au vent un côté du vaiſſeau pour l'autre, & on dit dans ce même ſens, Virer le vaiſſeau à ſtribord, à babord, à l'autre bord.

VIRER l'ancre. *'t Anker winden, krijgen, inneemen, t'huis haalen.*

C'eſt la tirer du fond de l'eau avec un cabeſtan, ou avec un virevaut.

VIRER vent devant. *Overſtaag ſmijten, wenden, of werpen.*

Cela ſe dit quand on fait changer de route à un vaiſſeau, en mettant le vent ſur les voiles. Voiez, Vent, Mettre le vent ſur les voiles pour virer.

VIRER vent arriére. *In 't wenden voor de windt omdraaijen.*

Cela ſe dit quand on fait changer de route à un vaiſſeau d'une maniére opoſée à celle qu'on apelle Virer vent devant.

VIRER & dévirer quelque choſe. *Keeren en omkeeren.*

C'eſt la tourner & la détourner côte par côté, ou le deſſus deſſous.

VIREVAU, Virevaut, Guindas, Guindeau. *Braadt-ſpit.*

C'eſt une machine de bois faite en forme d'eſſieu, dont la longueur eſt poſée horiſontalement ſur deux piéces de bois qui ſont à ſes extrémités, & autour deſquelles on la fait tourner par le moien de deux barres qui traverſent l'eſſieu, autour duquel ces deux barres, que l'on conduit à force de bras, font filer des cables, ſoit pour tirer l'ancre du fond de la mer, & la remettre en ſa place, ſoit pour lever tel autre fardeau qu'on veut. Le Virevaut ſe met ſur le tillac, à l'avant des bâtimens qui ne paſſent point trois cents tonneaux, & il eſt de même uſage aux vaiſſeaux de charge, que le cabeſtan eſt aux navires de guerre.

„Les deux bouts des Virevaux ſont apuïez ſur des coittes, qui ſont deux „piéces de bois épaiſſes, ou billots frapez ſur le pont, ou de gros madiers, „qui ſe joignent aux bordages du vaiſſeau. Voiez, Coittes.

VIROLE. *Een yſere of kopere plaatje.*

C'eſt une petite piéce de fer forgée en rond comme un anneau, pour remplir le bout d'une cheville de fer qui eſt trop-longue, & pour empêcher que la goupille ne gâte le bois.

VIROLET. Voiez, Moulinet.

VIRURE. *Strook, Strookinge, Strekkinge.*

C'eſt la façon d'un bordage qui eſt apliqué & regne tout le long d'un vaiſſeau, la maniére de ſon relevement, & du courbe qu'il prend à l'avant & à l'arriére.

VISITE de vaiſſeau. *Schouwinge, Viſitatie.*

FAIRE la Viſite, Demander la Viſite. *Schouwinge doen en verſoeken.*

VISITEURS des Vaiſſeaux. *Cerchers, Commiſſen ter recerche, Cherchers, Viſitateurs.*

Ce ſont des Oficiers établis par les Ordonnances de marine, dont la fonction eſt d'obſerver les marchandiſes des paſſagers & leur nombre, l'arivée & le départ des bâtimens dont ils ſont obligez d'avoir un régitre paraphé du Juge. S'il ſe trouve dans les vaiſſeaux des marchandiſes de contrebande, ils doi-

doivent les réclamer, & en empêcher la ſortie ſans congé enregîtré. L'Ordonnance les apelle auſſi Huiſſiers Viſiteurs.

VITTES de gouvernail. Voiez, Ferrures.

VITONNIERES, Bitonniéres. Voiez, Anguillers.

VIVIER. *Bonne, Beun.*

C'eſt un bateau, dont le milieu eſt retranché, & l'eau entre dans ce retranchement par des trous qu'on fait aux côtés. On y met le poiſſon qu'on vient de pêcher, pour le tranſporter. On l'apelle auſſi Gardoüer en quelques provinces.

VIVRES. Faire les Vivres. *De leeftogt beſorgen.*

Faire les vivres, c'eſt fournir la nourriture à l'équipage du vaiſſeau.

„ Si lors-qu'on embarque les vivres, le vaiſſeau vient à pancher à ſtribord, „ la ſuperſtition des gens de marine leur fait croire que le voiage ſera long „ & pénible; mais ſi le vaiſſeau cargue à babord, ils ſe perſuadent que le voia- „ ge ſera heureux.

VLOTE-SCUTE. *Vloot-ſchuit.*

C'eſt une eſpéce de gabarre pontée dont on ſe ſert à Amſterdam.

UN, DEUX, TROIS. *Een, Twee, Drie.*

Celui qui donne la voix pour faire haler la bouline crie à haute voix, Un, Deux, Trois, & au dernier mot les travailleurs font leur éfort. Voiez, Haler, & Voix.

V O.

VOGUE. *Het voort roeijen van een vaartuig.*

C'eſt le mouvement ou cours d'une galére, ou de quelque autre vaiſſeau qu'entraîne la force des rames.

VOGUER, Nager, Ramer. *Met roeijen voort vaaren.*

C'eſt entraîner une galére, une chaloupe, ou un autre vaiſſeau, par la force des rames.

VOGUE-AVANT. *De Beſtierder van de riem, De man die aan 't eindt van de riem ſit.*

C'eſt un rameur, vogueur, qui tient la queuë de la rame, & qui lui donne le branle.

VOIAGE ſur mer. *Zee-vaart, Zee-togt.*

VOIAGES de long cours. *Verre zee-vaarten, Verre reiſen, Lange reiſen, Verre togten.*

Ce ſont ceux qu'on fait ſur mer dans des navires qui doivent être longtems à revenir, comme les voiages que l'on fait aux Indes & a l'Amérique. Quelques-uns veulent que les voiages ſoient au-moins de mille lieuës pour leur donner le nom de Voiages de long cours.

VOIE d'eau. *Lek, Gat, Lekkinge, Openinge, Reete.*

C'eſt une fente, une ouverture qui ſe fait dans le bordage d'un navire, & par où les vagues trouvent un paſſage pour y entrer. Notre vaiſſeau avoit une voie d'eau que les pompes ne purent franchir, & nous n'y pûmes remédier qu'en lardant une bonnette.

ETANCHER, Fermer, Boûcher des Voies d'eau. *Openingen, lekkingen en reeten ſtoppen.*

VOILE. *Zeil.*

C'eſt un aſſemblage de pluſieurs largeurs de toile couſuës enſemble, aux-

quelles on donne une longueur déterminée, & que l'on atache aux vergues & aux étais, pour prendre le vent qui doit pouſſer le vaiſſeau. Il y a pluſieurs ſortes de voiles, & chacune prend ſon nom du mât où elle eſt appareillée. Les voiles ſupérieures ſon bordées par le bas aux vergues inférieures, c'eſt pourquoi elles ſont plus larges par le bas que par le haut.

„Il y a diverſes ſortes de voiles auſſi-bien eu égard à la matiére, que par „raport à la maniére dont elles ſont faites. Les vaiſſeaux que les Gaulois „mirent en mer pour combattre Jules Ceſar, portoient des voiles de cuir; „& les habitans de l'iſle Borneo en font encore aujourdhui de la même ma„tiére. Les Chinois en font de petits roſeaux fendus, tiſſus & paſſez dou„bles les uns ſur les autres, en-ſorte-qu'ils retiennent fort-bien le vent. Les „habitans de Bantam ſe ſervent d'une ſorte d'herbe tiſſuë avec des feüil„les. Ceux du cap de los Trés Puntas en ont à leurs canots qui ſont „faites de paille & de jonc. Les Turcs en font beaucoup de coton: mais les „Hollandois & les autres peuples de l'Europe les font d'une toile très-for„te. Voiez, Toile.

„Il ne faut pas que les voiles ſoient enverguées trop roides, mais de ma„niére que le vent les puiſſe faire enfler, afin-qu'elles donnent plus de „mouvement au vaiſſeau, & qu'elles le faſſent mieux filler; à-moins qu'il „ne fallût bouliner, ou aller au plus près du vent: autrement les voiles qui „ſont roides d'envergure & dans les ralingues, laiſſent trop échaper le vent „par les côtés.

„On tient que les voiles de l'avant & les hautes voiles contribuënt plus „au ſillage du vaiſſeau que celles de l'arriére & que les baſſes voiles. „Mais les hautes voiles ſont auſſi plus aiſément abatuës, ou emportées „par le vent, & ſont difficiles & dangereuſes à manœuvrer par la tem„pête.

„On tient les voiles plus étroites par le haut que par le bas, de-peur-que „prenant quelquefois trop de vent par le haut, elles ne faſſent renverſer le „vaiſſeau, ou trop carguer de l'avant. On hiſſe les voiles plus ou moins, „ſelon-qu'on a beſoin de prendre plus ou moins de vent. Moins les voiles „ont de hauteur plus eſt-il facile de les manœuvrer, & il y a moins de „danger qu'elles tombent en-bas.

„Pendant un combat on tient ferlées les voiles qui donnent le plus de pei„ne & d'embaras à manœuvrer, & qui contribuënt le moins au ſillage du „vaiſſeau.

„La largeur des voiles ſe proportione par la longueur de la vergue, & leur „longueur par la hauteur du mât, à quoi il faut joindre l'expérience des „ouvriers, puis-qu'il y en a quelques-uns qui les tiennent plus longues, „& d'autres plus courtes: de-ſorte qu'il n'y a point de règles fixes à donner „ſur ce point, non-plus que ſur beaucoup d'autres. Les uns les tiennent „auſſi plus roides dans les ralingues, & les autres moins. En général on „peut dire qu'elles doivent pour le moins être auſſi longues que le mât qui „les porte, & qu'il eſt bon qu'elles le ſoient un peu plus, afin-que le vent „les puiſſe mieux faire enfler.

„Selon le ſentiment de divers Maîtres, les Voiles d'un vaiſſeau de 134. piés de „long, de l'étrave à l'étambord, doivent avoir les proportions ſuivantes.

„La grande Voile doit avoir 23. cüeilles de toile de noiale, ou canefas de „Hol-

„Hollande; elle tient 26. aunes à la tête, dans la ralingue, & a 14. aunes „& un quart de battant; & de cette ſorte on peut la faire ſervir avec des bon- „tes, ou ſans bonnettes.

„La Miſéne doit avoir 20. cüeilles: elle tient 22. aunes à la tête, & a „11. aunes 3. quarts de battant. Sa bonnette maillée doit avoir 3. aunes „& un quart de battant.

„Le grand Hunier doit avoir 21. cüeilles de large par le bas, & 12. cueil- „les à la tête, il tient 13. aunes & demie, & a 18. aunes de battant.

„Le petit Hunier doit avoir 18. cüeilles par le bas, & 10. cüeilles & un „quart à la tête, il tient 11. aunes & demie, & a 14. aunes & demie de „battant.

„La Sivadiére doit avoir 18. cüeilles de large, de canefas de France, elle „tient 17. aunes & un quart, & a 8. aunes 3. quarts de battant.

„La Voile d'artimon avec la bonnette doit avoir par le bas 16. cüeilles de „canefas de Hollande, & vingt aunes de battant par derriére, elle tient „24. aunes à la tête.

„Le Perroquet de beaupré doit avoir 16. aunes & un quart par le bas, 8. „aunes à la tête, & 10. aunes & un quart de battant. Le Perroquet d'ar- „timon doit avoir 13. aunes par le bas, 7. aunes à la tête, & 9. aunes de „battant. Le grand Perroquet doit être de la même hauteur & de la mê- „me largeur. Le Perroquet de miſéne doit avoit 11. aunes par le bas, „6. aunes à la tête, & 7. aunes & un quart de battant.

„Toutes ces voiles enſemble doivent contenir 2746. aunes de toile de noia- „le de Hollande; 375. aunes de toile de noiale de France; 263. aunes de „toile de noiale quatriême; & 274. aunes & demie de toile de mélie.

„La grande Voile d'un Boïer du port de 60. laſtes, ou ſix-vingts ton- „neaux, qui s'apelle en Flamand, *Gaffel-zeil*, Vergue à corne, doit avoir „29. aunes & demie de battant par-derriére, & 18. aunes par-devant; 13. „cüeilles de largeur à la tête, & 15. par le bas. Le Perroquet doit avoir „8. cüeilles 3. quarts de large à la tête, 15. cüeilles par le bas, & 12. au- „nes & demie de battant. La Sivadiére doit avoir 11. cüeilles de large, & „6. aunes de battant. La Foque de beaupré doit avoir 19. aunes & de- „mie par-derriére, 20. aunes & demie par-devant, & 10. cüeilles de large „par le bas. L'Artimon doit avoir 7. cüeilles de large par le bas, 10. aunes „& un quart de hauteur par-devant, & 12. aunes par-derriére.

„La Voile d'une Semaque de 62. piés de long, qui s'apelle en Flamand, „*Smack-zeil*, doit avoir 11. cüeilles & un quart de large par le bas, 10. „cüeilles & un quart à la tête, 23. aunes & un quart de battant par-der- „riére, en y comprenant la bonnette maillée, & 15. aunes & un quart par- „devant. Les 4. premiéres cüeilles ſe terminent en langue par le haut, „les 4. cüeilles ſuivantes ſont quarrées, & dans les deux derniéres il y a „une piéce d'environ trois aunes de long ôtée en échancrure par le haut, en- „devant.

„La Voile d'une Semalle, *Smal-ſchips-zeil*, doit avoir 12. cueilles & un quart „de large par le bas, 11. cueilles à la tête, 23. aunes 3. quarts de hauteur par- „derriére, en y comprenant la bonnette maillée, & 15. aunes le long du „mât. Les 4. cüeilles du devant ſe terminent en langue, & les 4. ſuivan- „tes ſont quarrées.

„La

„La Voilure d'une galiote de 75. piés de long, 19. piés de large, & 9. piés „de creux, aïant été meſurée, s'eſt trouvée être comme s'enſuit.

„Une Voile, qui a 12. cüeilles & demie de large par le bas, 11. cüeilles & „demie par la tête, 25. aunes & demie de battant par-derriére en y com- „prenant la bonnette. Toutes les cüeilles ſont échancrées, hormis „les deux derniéres, la plus grande échancrure étant à la premiére cüeille „en-devant, & les autres allant toujours en diminuant. Par le bas en-de- „vant il y a 4. cüeilles & demie qui ſont échancrées ſous le mât, puis 5. „cueilles en droit fil, & 3. par-derriére où il y a une piéce coupée en é- „chancrure, & les bouts ſont raprochez & couſus les uns ſur les autres. La „Foque de miſéne, ou Voile de fortune, doit avoir 11. cüeilles de large & „16. aunes de hauteur. Il y a des ris par le haut qui commencent d'un „côté à 6. aunes de hauteur, & vont en diminuant juſques à l'autre côté „où ils ſe perdent, ſi-bien qu'ils ſont 6. aunes de biais, & par ce moien on y „met une vergue à corne quand il en eſt beſoin. Il y a auſſi des ris par le „bas à la hauteur de 3. aunes.

„Le Perroquet a 11. cüeilles de large par le bas, 7. cüeilles à la tête, & 12. „aunes de battant. L'Artimon a 10. cüeilles de largeur, & 12. aunes de hau- „teur: il a des ris par le bas à 2. aunes de hauteur, & la ralingue eſt une „demie-aune au-deſſus des ris. La Foque de beaupré a 9. cüeilles de lar- „geur, & 19. aunes de hauteur par-derriére, mais il y en a une aune coupée „par le haut qui l'acourcit en cet endroit-là, & la réduit à 18. aunes: il y „a une échancrure ôtée à chacune des 3. cüeilles du devant, & à 2. du der- „riére, ſi-bien qu'il ne reſte que quatre cüeilles quarrées, qui ſont au mi- „lieu. La Foque étroite a 8. cüeilles & demie de largeur, 20. aunes de hau- „teur par-derriére, & 20. aunes & demie par-devant: elle a deux rangs „de ris avec leurs garcettes, le plus bas rang étant à 3. aunes de hauteur, „& l'autre à 2. aunes. La Sivadiére a 4. cueilles de large, & 4. aunes de „battant.

„VOICI ce qu'un autre E'crivain Hollandois dit au ſujet des Voiles.

„Autrefois les Voiles étoient teintes en diverſes couleurs, comme en rou- „ge, jaune, bleu, & même en noir, afin-qu'elles fuſſent moins aperçuës. „On y faiſoit auſſi diverſes figures. Toutes les nations ne les taillent pas „d'une même maniére; il y en a qui leur donnent des figures différentes „des autres.

„La plupart des Maîtres Voiliers établiſſent la grande Voile pour la me- „ſure ſur laquelle il faut proportioner les autres. Ils donnent à cette voi- „le une cüeille de largeur de canefas de Hollande, par chaque 30. pouces „de large que la vergue a; laquelle cüeille, ou lais, a auſſi à-peu-près 30. „pouces de large. Il eſt vrai que les coutures en emportent quelque cho- „ſe, & qu'il ſe fait d'ailleurs quelque rétreciſſement en couſant, pour don- „ner de la rondeur, mais on laiſſe cela pour le vuide qui ſe doit trouver au „bout de la vergue, & qui ne manque pas de ſe trouver tel qu'il faut ſur „ce pié-là. Toutes les autres voiles ſe proportionent de la même maniére „pour la largeur.

„A l'égard de la hauteur le Voilier doit ſavoir combien le mât enfonce dans „le vaiſſeau, à prendre depuis la plus haute liſſe; & rabattre cette hauteur „du mât dans le vaiſſeau, enſemble deux fois la hauteur du ton; parce-

„que

„que la vergue ne peut monter ſi haut, à cauſe des gambes de hune, qu'il „ne reſte toujours entre elle & les barres de hune autant de hauteur qu'en „a le ton du mât. Tout cela donc étant rabatu, le reſte de la hauteur du „mât doit faire la hauteur de la voile, en y comprenant la bonnette. Par „éxemple; Lors-que toute la hauteur du grand mât eſt de 83. piés, & que „le creux du vaiſſeau eſt de 12. piés, l'entre-deux-ponts de 7. piés, le „vibord de 4. piés, la herpe de 2. piés, & le ton de 8. piés 3. pouces, fai„ſant pour 2. fois ſa hauteur 16. piés 6. pouces, c'eſt en tout 41. piés 6. „pouces, qui étant rabatus ſur les 83. piés que le mât a de hauteur, il reſ„te pour la hauteur de la voile auſſi 41. piés 6. pouces, qui font 17. aunes „& demie, aune de Hollande.

„Il faut remarquer qu'il eſt bon de tenir les voiles plutôt un peu courtes „que trop longues, parce-qu'on a de la peine à remédier aux inconvéniens „d'une voile bien-longue.

„La même proportion ſe doit obſerver à l'égard de la miſéne, c'eſt-à-di„re, en rabattant avec 2. fois la hauteur du ton celle du mât dans le vaiſ„ſeau, à prendre par le bas depuis l'écarlingue juſques au haut du bordage, „le château ou acaſtillage compris. Pour ſa largeur, elle doit avoir une „cüeille de moins par chaque dix cüeilles qu' a la grande voile, & à pro„portion. L'Artimon doit avoir auſſi une dixiéme moins en largeur que „la miſéne, & ſa longueur doit être proportionée à ſa largeur.

„La largeur de la ſivadiére doit être des 2. tiers de celle de la grande voi„le, & ſa hauteur tout-de-même: on peut pourtant lui donner un peu „plus ou moins de battant, ſelon-que le vaiſſeau a plus ou moins de rele„vement à l'avant.

„Les Huniers doivent avoir autant de battant, que leurs mâts ont de hau„teur, c'eſt-à-dire, pris depuis les tons des grands mâts. Leur largeur „par le bas doit être d'une cüeille moins par chaque 15. cüeilles que peu„vent avoir les voiles qui ſont deſſous; & à la tête ils ne doivent avoir „que les deux cinquiémes parties de la largeur des voiles qui ſont au-deſ„ſous. Par le bas ils ſont en droite ligne, mais à la tête ils ſont échan„crez d'environ une demie-aune au bout de la vergue. Leurs cüeilles qui „du bas montent en langue vers le haut, ne doivent pas auſſi être coupées „l'une en l'autre d'une même cüeille pour en faire deux, mais par chaque „dix aunes qu'elles ont de hauteur il leur faut donner une aune de rondeur „plus qu'elles n'auroient ſi elles étoient ainſi coupées. La même choſe „ſe doit obſerver à l'égard des perroquets.

„Un vaiſſeau de 132 piés de long, 30. piés de large, & 13. piés & demi „de creux, doit avoir la voilure ſuivante.

„La grande Voile aura 22. cüeilles de largeur, 16. aunes & demie de hau„teur avec ſa bonnette, & contiendra 363. aunes de toile.

„La Miſéne aura 19. cüeilles de largeur, & 14. aunes de hauteur, & con„tiendra 266. aunes de toile.

„L'Artimon aura 18. cüeilles de largeur, & 9. aunes de hauteur en ſon mi„lieu, & contiendra 162. aunes de toile.

„Le grand Hunier aura 13. cüeilles de largeur en ſon milieu, & 20. aunes „de hauteur, & contiendra 260. aunes.

„Le petit Hunier aura 11. cüeilles de largeur dans ſon milieu, & 17. au-

„nes & demie de hauteur, & contiendra 193. aunes.
„La Sivadiére aura 16. cüeilles de largeur, & 10. aunes de hauteur, & con-
„tiendra 160. aunes.
„Tout cela enſemble fait 1404. aunes.
„Il faut remarquer que les coutures boivent toujours un peu, & qu'à-cauſe
„de cela il entre plus de toile qu'il ne s'en trouve en meſurant quand la
„voile eſt faite.
„Outre les voiles ordinaires, les vaiſſeaux qui ſont deſtinez pour navi-
„guer dans les païs chauds qui ſont ſujets aux calmes, mettent quelque-
„fois de doubles perroquets par-tout; ſi-bien qu'en ce cas il faut doubler
„la voilure du haut, que voici, & qui eſt pour ce même vaiſſeau ci-deſſus.
„Le Perroquet de beaupré, aura 9. cueilles & demie dans ſon milieu, &
„19. aunes de battant, & contiendra 180. aunes. Le grand Perroquet,
„aura 7. cüeilles & demie de largeur, & 8. aunes de battant, & contien-
„dra 60. aunes. Le Perroquet de miſéne, aura 6. cüeilles & demie de lar-
„geur, & 7. aunes de battant, & contiendra 45. aunes. Le Perroquet
„d'artimon, aura 8. cüeilles & demie de largeur, & 9. aunes de battant,
„& contiendra 77. aunes. Le tout fait 362. aunes.
„On ne peut pas établir des règles pour les bonnettes en étui.
„La Voilure d'un vaiſſeau de 160. piés de long, 36. piés de large, & 16.
„piés de creux, meſure de pié d'Amſterdam, aïant été meſurée, il s'eſt
„trouvé que la grande voile avoit à la tête 29. cueilles, la miſéne 26. la ſi-
„vadiére 17. le grand hunier 16. le petit 14. le perroquet d'artimon 10. le
„perroquet de beaupré 9. cüeilles.
„La Voilure d'un vaiſſeau de 147. piés 6. pouces de long, 36. piés de lar-
„ge, & 15. piés de creux, aïant été meſurée à l'aune de 26. pouces, étoit
„telle.

	Cüeilles de large	Aunes de long.
La grande Voile a	29	15
La Miſéne,	26	15
La Sivadiére,	18	18½
L'Artimon avec ſa bonnette,	22	
Sa hauteur par-derriére,		21
Le grand Hunier par le bas,	26	
A la tête,	16	
Sa hauteur,		20½
Le petit Hunier par le bas,	23	
A la tête,	14	
Sa hauteur,		14
Le Perroquet d'artimon par le bas,	17	
A la tête	10	
Sa hauteur		11
Le Perroquet de beaupré par la bas	17	
A la tête	10	
Sa hauteur		11½

	Cüeilles de large	Aunes de long.
Le grand Perroquet par le bas.		15
A la tête		9½
Sa hauteur		10
Le Perroquet d'avant par le bas		13
A la tête		8
Sa hauteur		8
Les Bonnettes en étui de la grande voile, Par le bas,		7
A la tête,		3
Leur hauteur,		15
Les Bonnettes en étui du grand hunier, Par le bas,		6½
A la tête,		2½
Leur hauteur,		20
Les Bonnettes en étui du petit hunier, Par le bas,		5½
A la tête		2½
Leur hauteur,		14

GRANDE VOILE, Grand Pacfi. *Schooverzeil, Het groot zeil.*
C'eſt celle qui ſe met à la vergue du grand mât. Les Provençaux diſent Voile de meſtre.
NAVIGUER avec la grande Voile. *Met ſchooverzeil zeilen, of onder zeil gaan.*
VOILE de miſène, Petit Pacfi, Miſéne. *De fok aan de voor-maſt.*
C'eſt celle qui ſe met à la vergue du mât de miſéne.
VOILE d'artimon, ou ſimplement, l'Artimon. *Beſaan, Agter-zeil.*
C'eſt celle qui ſe met à la vergue d'artimon, & dont la figure eſt d'un triangle ſcaléne.
VOILE de ſivadiére, ou ſimplement, La Sivadiére. *Blinde, Onder-blinde, Groote blinde, Eerſte, of onderſte blindt.*
C'eſt celle qui ſe met au mât de beaupré.
VOILE de grand Hunier, ou, Grand Hunier. *Het groot mars-zeil.*
VOILE de petit Hunier, ou, Petit Hunier. *Het Voor-mars-zeil.*
VOILE de Perroquet de foule, ou de fougue, ou d'artimon, ou ſimplement, Perroquet de foule, ou d'artimon. *Kruis-zeil, 't Zeil boven de beſaan.*
VOILE de grand Perroquet, ou, Grand Perroquet. *Het groot bram-zeil.*
VOILE de Perroquet d'avant, ou, Perroquet de miſéne. *Het voor-bram-zeil.*
VOILE de Perroquet de beaupré, ou, Perroquet de beaupré, *Boven-blinde, Het kleine blindt, Tweede en bovenſte blindt.*
VOILES d'étai. *Stag-zeilen.*
Ce ſont de voiles triangulaires, qu'on met ſans vergues aux étais du vaiſſeau.
VOILE Latine, Voile à oreille de liévre. Voiez, Tiers Point.
VOILE quarrée, ou, Voile à trait quarré. *Raa-zeil.*
C'eſt celle qui eſt coupée à quatre côtés, comme le ſont la plupart de celles de l'Océan. On dit auſſi, Voile quarrée, pour dire, Vaiſſeau à voiles quarrées. Cette flote étoit compoſée de huit voiles quarrées.
VOILE Angloiſe. *Emmer-zeil.*
C'eſt une certaine voile de chaloupe & de canot, dont la figure eſt preſque en loſange, & qui a la vergue pour diagonale.
VOILES de l'avant. *Hooft-zeilen, Voor-zeilen.*
Ce ſont les voiles des mâts de beaupré & de miſéne.
VOILES de l'arriére. *Agter-zeilen.*
Ce ſont les voiles d'artimon & du grand mât. Voiez, Voilure.
BASSES VOILES. *Onder-zeilen.*
Les baſſes voiles ſont la grande voile & la voile de miſéne.
ETRE aux baſſes Voiles. *Met de onder-zeilen loopen.*
C'eſt-à-dire, ne porter que les deux grandes voiles, ou les deux pacfis.
VOILE de vingt cüeilles. *Een zeil van twintig kleeden.*
Cela ſe dit de celles qui ſont compoſées de vingt lez, ou largeurs de toile.
VOILE de fortune. Voiez, Fortune.
VOILE qui porte. Voiez, Porter.
VOILE qui ne porte point, Voile en ralingue. *Een leuterende zeil, dat geen windt vat, dat niet en dragt.*
C'eſt celle qui ne prend pas le vent, ou dont la ralingue coupe ou partage le vent. Voiez, Ralingue.

VOILES roides dans les ralingues. *Bordige zeilen.*

VOILE déralinguée par la force du vent, *Een zeil dat uit de lijken uit gewaait is.*

C'eſt une voile dont la ralingue qui étoit autour a été déchirée.

VOILE défoncée. *Een zeil dat in de buik geſcheurt is.*

C'eſt celle dont le milieu eſt déchiré, ſoit par la force du vent, ou d'une autre ſorte.

VOILES en pantenne. *Zeilen die gypen, Het gypen of overſlaan van de zeilen.*

Ce ſont des voiles qui n'étant plus dans l'ordre de leur ſituation ordinaire, ſe tourmentent au gré du vent.

VOILES ſur les cargues. *Zeilen op de gy.*

Ce ſont celles qui étant déferlées ne ſont ſoutenuës que par les cargues.

VOILES au ſec. *Zeilen in de lugt gebragt, en geſpannen, om te droogen.*

Ce ſont celles que l'on met dehors, & que l'on expoſe à l'air, ou au Soleil, afin-qu'elles ſéchent.

VOILES en banniére. *Loſſe zeilen.*

Ce ſont celles qui font la figure d'une banniére, voltigeant au-gré d'un gros vent, ce qui arive lors-que les écoutes ont manqué, ou qu'elles ſont démarrées, ſoit à-deſſein, ou par hazard.

LES VOILES de l'arriére étoient en banniére. *De agter-zeilen laagen los aan de windt.*

VOILES enverguées. *Aengeſlaagene zeilen.*

C'eſt-à-dire, qui ſont liées, ou appareillées à la vergue.

METTRE la Voile au vent. *Zeil maaken, 't Zeil ter windt-vank ſtellen.*

C'eſt partir & mettre à la mer.

FAIRE VOILES. Voiez, Faire.

FAIRE VOILES vers un certain endroit. *Ergens aan zeilen, Ergens na toe houden.*

ETRE ſous Voiles, Se tenir ſous Voiles. *Onder zeil zijn, Sig onder zeil houden.*

C'eſt-à-dire, avoir les voiles appareillées & déploïées.

DEMEURER ſous Voiles. *Onder zeil blijven.*

PORTER toutes ſes Voiles, Avoir ou mettre toutes ſes Voiles dehors. *Alle de zeilen by maaken, by rucken, by ſetten.*

C'eſt-à-dire, les avoir toutes au vent. Notre vaiſſeau portoit toutes ſes voiles, mais la frégate ne portoit que ſes baſſes voiles, parce-qu'elle portoit mal la voile.

ETRE avec les quatre corps de Voiles. *Met 't ſchooverzeil fok-en-mars-zeilen loopen.*

C'eſt-à-dire, ne porter ou n'avoir au vent que la grande voile avec la miſéne & les deux huniers.

FORCER de Voiles, Faire force de Voiles. *Geen zeil ſpaaren, Alle zeilen by ſetten.*

C'eſt-à-dire, mettre autant de voiles qu'en peut porter le vaiſſeau pour aller plus vîte. Voiez, Faire, & Force.

ECHAPER à force de Voiles. *Ontzeilen, 't Met de zeilen ontkomen.*

A PLEINES VOILES. *Met volle zeilen.*

METTRE

METTRE les Voiles dedans. *De zeilen inneemen, beſlaan.*
C'eſt-à-dire, les ſerrer, les ferler.

FAIRE plus ou moins de Voiles. Faire petites Voiles. *Meer of min zeils maaken. Klein zeil maaken.*

DONNER toute une Voile au vent. *'t Zeil ter windt vank ſtellen, in de windt zetten.*
C'eſt-à-dire, la porter toute ſans la carguer, ou bourcer.

REGLER ſes Voiles. *Zeil maaken na dat weer en windt dienen, of, na dat het ſchip wel of qualijk bezeilt is, na de bezeiltheid van 't ſchip.*
C'eſt déterminer s'il faut porter plus ou mois de voiles, ſelon que le vent eſt plus ou moins forcé, ou que le vaiſſeau eſt bon ou mauvais voilier. Cette nuit, comme l'eſcadre étoit ſous les voiles & qu'il ventoit beau frais, le Commandant régla les voiles de l'eſcadre, & fit pour cela le ſignal concerté.

DRESSER les Voiles. *De zeilen vierkant, of kant ſetten.*
C'eſt les mettre en l'état qu'il faut qu'elles ſoient pour ſervir.

VAISSEAU bon de Voiles, ou de Voile, fin de Voiles. *Een ſchip ſneedig in 't zeilen, Een wel-bezeilt ſchip.*
C'eſt celui qui eſt leger à la voile, & qui fait bien du ſillage. Voiez, Fin, & Voilier.

PESANT à la Voile. Voiez, Voilier, Mauvais Voilier.

VOILE emportée. *Een uitgewaait zeil.*
C'eſt celle qui s'eſt déralinguée, & que le vent a emportée.

NE pouvoir porter de Voiles. *Geen zeil konnen maaken, of voeren.*
C'eſt lors-que les mâts ou les vergues ſont rompuës.

A LA VOILE. Un vaiſſeau à la Voile. *Een zeilende ſchip.*
Cela ſe dit d'un vaiſſeau qui a les voiles au vent, & qui fait route.

VOILE à mi-mât, carguée, ou dont les ris ſont pris. *Een huikende, of duikende zeil.* Voiez, Huniers à mi-mât.

FAIRE toutes Voiles blanches. *Speelen alle zeilen blank.*
C'eſt pirater, & ne faire aucune différence d'amis & d'ennemis.

CE NAVIRE porte la Voile comme un rocher. *Dat ſchip is ſteevig, of ſtijf, onder zeil.*
Par cette comparaiſon on prétend faire entendre qu'un navire porte bien la voile, c'eſt-à-dire qu'il ne laiſſe pas de ſe tenir droit pendant un gros vent qui donne dans ſes voiles, & qui feroit carguer un autre vaiſſeau.

LES VOILES ſur le mât. *Met de zeilen voor de maſt, of op de maſt, leggen.*
Cela ſe dit lors-que les voiles touchent le mât, ce qui arive quand le vent eſt ſur les voiles.

TOUTES VOILES hors. *Alle zeilen by.*
C'eſt avoir toutes les voiles au vent.

VOILE d'eau. *Waater-zeil, Drijf-zeil.*
C'eſt une voile que les Hollandois mettent à l'arriére du vaiſſeau vers le bas, & qui tombe dans l'eau, afin-que la marée la pouſſe, pour faciliter le ſillage du vaiſſeau, quand il y a calme, ou qu'il fait peu de vent. Ils s'en ſervent auſſi pour empêcher que le vaiſſeau ne roule & ſe tourmente, parce-que comme elle deſcend également dans l'eau aux deux côtés de l'arriére, le vent & l'eau qui donnent également dedans de chaque côté, contribüent à l'équilibre. Elle eſt amarrée de chaque côté à ſes écoutes.

VOILE, Vaiſſeau. *Zeil, Een zeil, Hondert zeilen.*

Ce mot ſe prend ſouvent pour le vaiſſeau même, & en ce ſens une flote de cent Voiles, eſt une flote compoſée de cent vaiſſeaux. Nous rencontrâmes une voile qui ſortoit du port. Nous aperçumes trois voiles ſur nous.

VOILERIE. *Een zeilen-maakers-of-zeil-maakers winkel.*

C'eſt le lieu où l'on fait & où l'on racommode les voiles d'un vaiſſeau.

VOILIER, ou Trévier. *Zeil-maaker.*

C'eſt celui qui travaille aux voiles, & qui les viſite ſouvent pour voir s'il n'y manque rien.

MAITRE Voilier. *Opper-zeil-maaker.*

SECOND Voilier. *Onder-zeil-maaker.*

VOILIER. Vaiſſeau bon Voilier. *Een ſchip ſneedig in 't zeilen, ſeer vaardig in 't zeilen; Een wel bezeilt ſchip, ſnel ter vaart; Ter zeilagie wel geſchikte ſchepen.*

C'eſt celui qui eſt fin de voiles, qui ſille bien.

MEILLEUR VOILIER. *Beter ter zeiladie; 't Beſt bevaaren ſchip-, dat d'andere in 't zeilen te boven gaat, en doodt loopt.*

VAISSEAU méchant Voilier, ou, mauvais Voilier, peſant à la voile, peſant de voiles, ou de voile. *Een loom ſchip, Een koe, Een ſlegt bezeilt ſchip, Een traag zeilder, dat loom in 't zeilen is.*

C'eſt celui qui n'avance pas bien. Le defaut du mauvais voilier vient de ſon gabarit & de ſa mauvaiſe conſtruction.

VOILURE. *Zeilagie, Zeiladie.*

C'eſt la maniére de porter les voiles pour prendre le vent. Il n'y a que trois ſortes de voilures pour aller ſur mer, on y va de vent arriére, de vent largue, & de vent de bouline.

MEME VOILURE. *Gelijk zeilagie.*

On dit que deux vaiſſeaux ont même Voilure, pour dire qu'ils portent tous deux les mêmes voiles.

ETRE toujours à la même Voilure, Avoir toujours la même Voilure. *Door-laaten-ſtaan, Voor-laaten-ſtaan, Gaande houden.*

C'eſt continuer à porter les mêmes voiles, ſans en faire plus ou moins.

RE'GLER ſa Voilure. *Zeil maaken na de bezeiltheid van d'andere ſchepen, Soo veel zeils maaken als de gelegentheid en noodt vereiſcht, Op d'onbezeilſte ſchepen giffing maaken om by malkanderen te konnen blijven.*

C'eſt ne porter que ce qu'il faut de voiles, pour s'acommoder au ſillage, ou au peu de chemin que peuvent faire les vaiſſeaux avec leſquels on a deſſein de faire voiage.

VOILURE. *'t Zeil-werk, Alle de zeilen van een ſchip.*

C'eſt tout l'appareil & l'aſſortiment des voiles qu'il faut pour un vaiſſeau.

VAISSEAU portant telle Voilure. *Een ſchip voerende ſulke of ſulke zeilen.*

C'eſt de cette maniére que l'on s'exprime pour faire connoître quelles voiles portoit un vaiſſeau, ou une eſcadre, & on dit; Nous rencontrâmes au matin huit vaiſſeaux qui avoient, ou portoient même voilure.

TOUTE la Voilure de l'avant. *Voor-zeilen, Hoofdt-zeilen.*

TOUTE la Voilure de l'arriére. *Agter-zeilen.*

„Les Hollandois apellent la voilure de l'arriére, celle du grand mât & de

„l'arti-

„l'artimon. Ces voiles font ſourdre le vaiſſeau au vent, ce qui fait qu'a-
„vec elles ſeules on peut difficilement gouverner de vent arriére & de
„vent largue, & qu'alors on cargue le grand pacfi & l'artimon. Lors-que
„le vaiſſeau cargue de l'avant, ce ſont les voiles de l'avant, ſavoir, cel-
„les des mâts de miſéne & de beaupré, qui ſervent le plus; mais quand
„il cule de l'arriére, ce ſont les voiles du grand mât, & du mât d'arriére.
„Les voiles de l'avant ſervent à faire vent arriére en virant, & les voiles
„de l'arriére ſervent à venir au vent.

VOIR par prouë. Voiez, Prouë.

VOIR de deſſus le pont. *Van om laag ſien.*

VOIR l'un par l'autre. Voiez, Ouvrir, & Tenir.

VOIX. A la Voix. *Soo digt-by dat men malkanderen kan hooren ſpreeken, dat men bequaamelijk met malkanderen kan ſpreeken.*

C'eſt être à la portée de la voix.

A LA VOX. *Luiſtert na commando.*

Cela ſe dit encore comme un commandement que l'on fait aux gens de l'équipage, pour les faire travailler à-la-fois, lors-qu'on donne la voix.

DONNER la Voix. *Het woordt ſpreeken.*

Cela ſe dit d'un homme qui avertit par un cri articulé, afin-que les gens ocupez à ce travail faſſent leurs éforts tous à-la-fois. Voiez, Ho, Hiſſe, &c.

VOLE'E de canon. *Scheut.*

Cela ſe dit de la décharge de pluſieurs canons enſemble, ou qui ſont tirez d'une même batterie. Quand c'eſt du gros canon que l'on tire, on n'en peut faire que dix volées par heure.

VOLE'E du canon. *Tromp.*

C'eſt un eſpace pris ſur la longueur d'une piéce d'artillerie, c'eſt-à-dire, la partie qui prend un peu au-deſſous des tourillons, & qui va juſques à l'embouchure de la piéce. Sa longueur eſt d'ordinaire de cinq piés & demi. Quand on a beſoin de rafraîchir le canon, on le fait en mettant de l'eau & du vinaigre dans la volée.

VOLET. *Een klein ſtaande kompas.*

C'eſt une petite bouſſole, ou un petit compas de route, qui eſt ordinairement à l'uſage des barques & des chaloupes. Cette petite bouſſole n'eſt point ſuſpenduë ſur un balancier.

VOLONTAIRES. *Vry-luiden.*

Ce ſont ceux qui portent les armes de leur plein gré, & s'embarquent ſur les vaiſſeaux de guerre François avec une Lettre de Cachet. „Les Volon-
„taires ſont obligez d'obſerver toutes les loix, mais ils ne mettent point
„la main à l'œuvre, ſi ce n'eſt dans un très-preſſant beſoin.

VOLTE. *Koers.*

Ce terme ſe prend pour celui de Route. On dit; Prendre telle volte, pour dire, prendre telle route. C'eſt auſſi faire faire à un vaiſſeau les mouvemens & reviremens néceſſaires pour ſe préparer au combat.

VOUTE, ou, Voutis d'un vaiſſeau. *Verwulfſel, Krom-wulf.*

C'eſt la partie extérieure de l'arcaſſe, conſtruite en voute au-deſſus du gouvernail. On a coutume de placer au-deſſus de la voute le fronton, ou cartouche, qui porte les armes du Prince, & que quelques-uns apellent Miroir. Voiez, Revers d'arcaſſe.

VRETAC. *Hals-taalie op de fokke-hals.*

C'eſt une manœuvre qu'on paſſe dans une poulie qui eſt tenuë par une herſe dans l'éperon, au-deſſus de la lieure de beaupré. Cette manœuvre ſert à renforcer l'amure de miſéne, quand elle a beſoin d'être renforcée. Les Hollandois ne s'en ſervent pas, mais en ſa place ils ont un palanquin nommé, *Hals-taalie.*

VRILLE. *Boor, Frette, Fret.*

C'eſt un outil de fer dont les Charpentiers ſe ſervent. Il eſt emmanché comme la tariére, & fait ſon éfet quand on le tourne à deux mains. On dit auſſi, Vrille à dégorger. Voiez, Dégorgeoir.

V S.

VS & COUTUMES de la mer. *Zee-regten, De gebruiken en gewoonten der zee.*

On apelle Vs & Coutumes de la mer, une loi par laquelle les propriétaires & les Maîtres des vaiſſeaux marchands ſont obligez de ſatisfaire aux avaries qui ſe font en mer. Ces Vs & Coutumes conſiſtent en trois Réglemens dont on apelle les premiers Jugemens d'Oléron. Les Marchands de la ville de Viſbuy, ſitüée autrefois dans l'iſle de Gotlandt, y firent dreſſer les ſeconds Réglemens en langage Teutonique. On fit les troiſiémes à Lubec vers l'an 1597. & ils furent faits par les Députés des villes Hanſéatiques. C'eſt ſur ces trois piéces, qu'on a fait les Ordonnances qui réglent les contracts maritimes & la juriſdiction de la marine, tant en France qu'en Eſpagne, & ailleurs.

VSANCE. *Ervarentheid in de zee-handel.*

On dit, en termes de Marine, qu'un Marchand ſait bien les uſances de la mer, pour dire qu'il n'ignore rien de ce qu'il eſt néceſſaire de ſavoir pour trafiquer ſur la mer.

U T.

UTENSILES, Uſtenſiles d'un vaiſſeau. *Scheeps gereedtſchap, of tuig.*

UTENSILES du vaiſſeau & Chargemens de certains Oficiers particuliers. *Loſſe werktuigen.*

UTENSILES du canon. *Het gereedtſchap van een ſtuk geſchuts, Het toebehooren.*

On apelle Utenſiles du canon, la lanterne pour le chargeoir propre à mettre la poudre dans le noïau, le fouloir qui ſert à bourrer quand on a chargé la piéce, le boute-feu, l'écouvillon, le fronteau de mire, & les coins de mire. Toutes ces utenſiles doivent être proportionées aux piéces qu'elles ſervent, ce qui ſe fait aiſément quand on en remarque le calibre & la longueur. On dit auſſi, Utenſiles du Pilote. *Schippers goedt.*

W.

WATREGANS. *Waatergangen.* On prononce Oüatregans.

C'eſt un mot Flamand, venu en uſage en France. C'eſt un foſſé plein d'eau qui ſert à ſéparer des héritages. Il y en a d'aſſez grands pour porter de petits bateaux qui ſervent à traverſer d'un village à un autre.

PAïS entrecoupé de Watregans, ou de canaux. *Een landt dat met waatergangen doorploegt is.*

WOLFE, ou Volfe. *Wolf, Draai-kuil, Kolk, Swelg-kuil.*

C'eſt un golfe marin, ou tournant de mer qui ſe trouve entre deux iſles,

à la

à la côte de Norvège, & où aucun vaiſſeau n'oſeroit paſſer par le péril qu'il y a de couler bas. Voiez, Tournant de mer.

Y A.

YACHT, Yagt, ou Yac. *Yacht*, *Jagt*, *Speel-jagt*, *Advijs-yacht*.

C'eſt un bâtiment ponté & mâté en fourche, qui porte ordinairement un grand mât, un mât d'avant, & un bout de beaupré, avec une corne comme le heu, & une voile d'étai. Il tire fort peu d'eau & eſt excellent pour de petites bordées. On a coutume de s'en ſervir à des promenades & à de petites traverſées.

„VOICI le devis d'un petit Yacht de promenade, de 42. piés de long de „l'étrave à l'étambord, 9. piés 4. pouces de large de dedans en dedans, & „3. piés 8. pouces & un quart de creux à la ceinte.

„La ſole a 6. piés de large & s'élève de 4. pouces de chaque côté. L'é„tambord a 6. piés 5. pouces & demi perpendiculairement, 1. pié 5. pou„ces & demi de quête, 6 pouces d'épaiſſeur en-dedans, 4. pouces en-de„hors, 8. pouces de large par le haut, 3. piés 6. pouces par le bas. La „barre d'arcaſſe a 6. piés de long, 6. pouces de large, 5. pouces d'épais, „7 pouces d'arc, ou de tonture. L'arcaſſe a 3. piés 5. pouces & demi de „haut, les eſtains 7. pouces & demi de large, & 5. pouces d'épais.

„L'Etrave a de hauteur en-dedans 6. piés & demi, 10. piés & demi de „quête, 2. piés de large par le haut, 1. pié 2. pouces par le bas, 6. pou„ces d'épaiſſeur en-dedans, 4. pouces en-dehors, 14. pouces de ligne „courbe.

„La quille a 30. piés de long, 6. piés de large, 5. pouces d'épais ou de „haut en bas à l'arriére, 4. pouces & demi à l'avant. Le franc-bord a „2. pouces d'épais; la ceinte 4. pouces d'épais & 5. pouces de large; le „bordage au-deſſus de la ceinte 12. pouces de large, & 1. pouce & demi „d'épais; les varangues 4. pouces & demi d'épais, & 3. pouces & demi ſur „la ceinte.

La ceinte, à l'endroit où elle joint l'étrave en-dedans, eſt poſée à la hau„teur de 5. piés. A 5. piés de l'étrave elle eſt poſée à la hauteur de 4. „piés 3. pouces, & à ce même endroit le bâtimenr a 3. piés 6. pouces de „largeur de dedans en dedans. A 9. piés de l'étrave elle eſt à la hauteur de „3. piés 10. pouces, & le bâtiment a 4. piés & demi de large. A 14. piés „elle eſt à la hauteur de 3. piés 9. pouces & demi ſur 4. piés 7. pouces & „demi de largeur. A 18. piés elle eſt à la même hauteur, & ſur la mê„me largeur. A 23. piés elle eſt à 3. piés 10. pouces de hauteur ſur „4. piés 6. pouces & un quart de largeur. A 28. piés elle eſt à 4. piés „3. pouces de hauteur ſur 4. piés & demi de largeur. A 33. piés elle eſt „à 4. piés 8. pouces & demi de hauteur ſur 4. piés & un quart de largeur. „A 38. piés elle eſt à 5. piés 6. pouces de hauteur ſur 3. piés 7. pouces & „demi de largeur.

„Le cornet du grand mât a 9. piés de large aux faix de pont; 7. pouces „de haut au-deſſus, & un demi-pié en-devant. La grande vergue a 46. „piés de long; la vergue du mât d'avant 34. piés; les épées 16. piés en„devant; La ſerre-goutiére 16. pouces de large: le château d'arriére 16. „piés de long.

„Les grands Yachts ſont à-peu-près de la même fabrique que les Sema-

„ques. Ils ont des écoutilles & une teugue élevée à l'arriére, une cham-
„bre à l'avant, & une ouverture en rond au milieu, qui eſt couverte de
„vitres qui s'élèvent au-deſſus en lanterne, par où le rum eſt éclairé, &
„autour de laquelle il y a un banc pour s'aſſeoir. Ils ont un faux étai.
„La barre du gouvernail eſt de fer, & un peu courbée, & il y a au-
„deſſus une petite teugue, dont la grandeur ſe proportione ſur la barre,
„c'eſt-à-dire, ſelon qu'elle eſt plus baſſe ou plus élevée. Ils ont deux
„pompes de plomb, une de chaque côté, afin de pouvoir pomper de quel-
„que côté que le vaiſſeau panche. Ordinairement le beaupré n'eſt pas
„fixe, il peut être oté & remis.

„Le grand Yacht de la Compagnie des Indes Occidentales, au tems que le
„livre dont on a emprunté la préſente deſcription, a été mis au jour, c'eſt-
„à-dire, en 1671. avoit 66. piés de long, 19. piés de large, & 6. piés de
„creux ſous les goutiéres.

„L'étrave avoit 9. pouces d'épais en-dedans, 6. pouces en-dehors, 2. piés
„3. quarts de large par le bas, 2. piés & un quart par le haut, 12. piés de
„hauteur, 10. piés de quête; la quille 12. pouces de large, & 10. pouces
„d'épais; l'étambord..... de haut, 2. piés & un quart de quête; la barre
„d'arcaſſe 11. piés de long. L'arcaſſe avoit 4. piés de hauteur; le plat-
„fond 16. piés de largeur, s'élevant d'un pié & demi de chaque côté.

„Le bâtiment avoit 4. piés de relevement à l'arriére, & 3. quarts de pié à
„l'avant. La liſſe de vibord avoit 5. pouces de large, & 4. pouces d'é-
„pais; la fermure au-deſſous 18. pouces de large; la ſeconde liſſe 6. pou-
„ces & demi de large; la fermure au-deſſous 11. pouces & demi de large;
„la ceinte au-deſſous 9. pouces de large, & 4. pouces & demi d'épais.

„Le premier ſabord étoit percé à la diſtance de 6. piés & demi de l'étra-
„ve; le 2. à la diſtance de 8. piés du premier; le 3. à 19. piés & demi du 2.

„Le pont avoit 33. piés de longueur juſqu'à la chambre du Capitaine dont
„le haut s'élevoit de 18. pouces au-deſſus du pont. Le quatriéme ſabord,
„qui étoit au-deſſus de la chambre du Capitaine, étoit à la diſtance de 9.
„piés du troiſiéme ſabord de deſſus le pont. Le deſſus de cette chambre
„avoit 17. piés 8. pouces de long, & 15. pouces de pente juſques à la place
„du Timonier qui avoit 4. piés 9. pouces de long juſques au fronteau de la
„galerie. Le bas plancher de la galerie étoit à 13. pouces au-deſſus du pont.

„Les mâts des yachts auſſi-bien que ceux des ſemaques panchent beau-
„coup en avant, afin-qu'ils portent de plus grandes voiles. On hiſſe les
„voiles avec un virevaut court qui eſt contre le mât.

„VOICI encore le devis d'un Yacht d'avis, qui eſt une eſpéce de galio-
„te qui ſert à porter des ordres dans les armées, & même à faire de gran-
„des traverſées. Sa longueur eſt de 115. piés, ſa largeur de 27. piés 5.
„pouces & demi, & le creux de 11. piés 5. pouces & demi.

„La Quille a 14. pouces d'épaiſſeur de haut en bas, & 16. pouces & de-
„mi de largeur; l'étrave 20. piés de hauteur & autant de quête; 2. piés 5.
„pouces de largeur par le haut, & 3. piés 3. pouces par le bas; 11. pou-
„ces & demi d'épaiſſeur en-dedans, & 8. pouces en-dehors; l'écart 5.
„piés de long; ſes bouts 3; pouces d'épais entretenus par 8. chevilles de
„fer.

„L'étambord a 19. piés 6. pouces de haut, 3. piés 3. pouces de quête, 11.

pou-

Heere Tacht. *Yacht.*

D.S. Fecit.

„pouces & demi d'épaiſſeur en-dedans, 8. pouces en-dehors, 17. pouces „de largeur par le haut, 5. piés 4. pouces par le bas; la liſſe de hourdi 18. „piés de long, 17. pouces d'épaiſſeur, de largeur, & d'arc. Les eſtains „ſont à 10. piés au-deſſus de la quille, & ont 18. pouces de large. Les „barres de contre-arcaſſe ont 1. pié d'épais, & 10. pouces de large, la plus „haute étant poſée à 2. piés de la liſſe de hourdi; la clef des eſtains 6. pou- „ces & demi d'épais; les allonges de poupe 18. piés de long au-deſſus de „la liſſe de hourdi, & 8. pouces d'épais, étant par le haut à la diſtance de 10. „piés 5. pouces & demi l'une de l'autre.

„Le Plat-fond a 17. piés 7. pouces de large, & s'élève de 8. pouces par „les deux côtés. Les fleurs ont 3 piés 2. pouces de hauteur, à laquelle „hauteur le bâtiment a 25. piés deux pouces de large. Les allonges tom- „bent d'un pié un pouce & un quart en-dehors. Le bordage a 3. pouces „d'épaiſſeur. Les varangues ont 9. pouces d'épais ſur la quille, & les „mêmes varangues avec tous les membres qui ſont au-deſſus & qui forment „enſemble un gabarit, ont 7. pouces & demi au-deſſus des fleurs, 6. pou- „ces à la baloire, 5. pouces à la latte qui eſt au-deſſus. Ils ſont fort épais „par le bas à l'avant & à l'arriére, mais minces par le haut.

„La Vaigre d'empature a 3. pouces & demi d'épais, & les autres vaigres 3. „pouces; la ſerre-bauquiére 5. pouces & demi; les baux du bas pont 11. pou- „ces & demi tant de largeur que d'épaiſſeur & de tonture. Les allon- „ges tombent en-dedans & ſe rétreciſſent de 2. piés au grand gabarit. La „ſerre-goutiére a 4. pouces d'épais & 20. pouces de large; la vaigre au- „deſſus de la ſerre-goutiére 3. pouces d'épais; la vaigre de pont 2. pouces „& demi d'épais; les baux du haut pont 8. pouces d'épais & 9. pouces & „demi de tonture; les faix de pont 3. pouces d'épais; la plus baſſe préceinte „te 6. pouces d'épais & 11. pouces de large, mais celles qui ſont au-deſſus „ont un peu moins d'épaiſſeur.

„Les Courbes du bas pont ont 7. pouces & demi d'épaiſſeur; les courba- „tons du haut pont 5. pouces & demi; la ſerre-goutiére de la chambre du „Capitaine 3. pouces; la ſerre-bauquiére 2. pouces & un quart; les bar- „rots 5. pouces & demi, & 7. pouces de tonture; les courbatons 5. pouces; „les autres vaigres 1. pouce & demi; les barrots de la dunette 4. pouces „d'épais, 4. pouces & demi de large, & 10. pouces de tonture; la ſerre- „bauquiére 1. pouce 3. quarts d'épais; la ſerre-goutiére 2. pouces; les vai- „gres 1. pouce & demi.

„Les Piliers de bittes ont 14. pouces d'épais, & 15. pouces de large; leur „tête 14. pouces de long & demi pouce de canelure, s'élevant de 4. piés „au-deſſus du premier pont; les têtes du traverſin 14. pouces de long; les „courbes 9. pouces de long, & 2. piés 6. pouces de large contre les piliers, „& 1. pié en-devant.

„Les Écubiers ont 10. pouces & demi de large en un ſens, & 9. pouces en „l'autre, & ſont 3. piés au-deſſus du bas pont. Les grands porte-haubans „ont 15. piés de long, 4. pouces d'épais & 11. pouces & demi de large; les „porte-haubans du mât de miſéne 14. piés 5. pouces & demi de long, 4. „pouces d'épais, & 10. pouces de large; les porte-haubans du mât d'arti- „mon 5. piés & demi de long, 3. pouces & demi d'épais, & 7. pouces de „large; les hiloires de la grande écoutille 7. pouces d'épais, & 8. pouces de

„large; la feüillure 1. pouce & demi de large: les vaſſoles 3. pouces d'é-
„pais; le traverſin 6. pouces d'épais & 3. pouces de large; la fléche de
„l'éperon 22. piés de long, 11. pouces & demi de large à l'étrave & 9.
„pouces en-devant; la friſe 20. pouces de large du côté de l'étrave, & 16.
„pouces en-devant; le porte-vergue 6. pouces de large & 3. pouces d'é-
„pais par-derriére, 2. pouces & demi de large & 2. pouces d'épais en-de-
„vant.

„Le Cabeſtan a 5. piés 8. pouces au-deſſus du pont, & 18. pouces d'épais,
„les trous 3. pouces 3. quarts de large de bas en haut, & 3. pouces & de-
„mi d'un côté à l'autre. Les ſabords ſont deux piés au-deſſus du pont,
„& ont 2. piés 8. pouces de large. La grande écarlingue eſt à la diſtance
„de 60. piés de l'arriére; l'écarlingue du mât de miſéne à 15. piés de l'a-
„vant; l'écarlingue du mât d'artimon à 20. piés de l'arriére. La grande
„étambraie tombe de 1. pié & un pouce dans le fond de cale; l'étambraie
„du mât de miſéne tombe d'un pié & demi; l'étambraie du mât d'artimon
„tombe de 8. pouces entre le haut pont & le bas pont.

„Le Gouvernail a 3. piés 7. pouces de large par le bas, 8. pouces d'épais
„par-devant & 6. par-derriére; les chevilles de fer 1. pouce de diamétre,
„& les gournables 1. pouce & 1. quart; le grand ſep de driſſe 16. pouces
„de large & 15. pouces d'épais; les poulies 16. pouces de large & 1. pou-
„ce 3. quarts d'épais, & celle qui eſt au-dehors 1. pouce & un quart.

Y E.

YEUX de bœuf. *Doodts-hoofden, Doodts-hoofdts-bloks.*

On apelle ainſi les poulies qui ſont vers le racage, contre le milieu d'une ver-gue, & qui ſervent à manœuvrer l'étague. Il y a un œil de bœuf au mi-lieu de la vergue de ſivadiére, quoi-qu'il n'y ait point-là de racage, parce-que cette vergue ne s'amène point, mais dans un combat on la met le long du mât, lors-quon veut aborder quelque navire. Il y en a auſſi ſix aux pattes de bouline, trois pour chaque bouline.

Z E.

ZE'NITH, Point vertical. *Top-punt, Top-boog, Opper-aſpunt, Zenith, Ver-tikaal-punt.*

C'eſt le point du Ciel qui eſt élevé perpendiculairement ſur notre tête, & par lequel paſſent tous les azimuths, ou cercles verticaux. Le Zénith eſt diamétralement opoſé à Nadir, qui eſt le point du Ciel directement ſous nos piés, & où habitent nos vrais Antipodes.

ZE'PHIR, ou Zéphire. *Weſt-windt.*

C'eſt un vent qui ſoufle du point cardinal de l'horiſon du côté d'Occident. Il eſt apellé Vent d'Oüeſt ſur l'Océan, & on l'apelle ſur la Méditerranée Vent du Ponant, ou Vent du Couchant.

Z O.

ZODIAQUE. *Zonne-cirkel, Zon-weg, Taan-rondt, Teeken-kring, Dier-kring, Dier-kreits.*

C'eſt un grand cercle qui biaiſe en écharpe entre les deux poles du mon-de, & qui eſt coupé à angles obliques de vingt-trois degrès & demi par l'E'quateur, au commencement des ſignes du Belier & de la Balance.

ZONE. *Lugt-ſtreek, Wereldt-ſtreek.*

C'eſt un terme de Géographie, qui ſignifie chacune des cinq parties du glo-

be,

be, qui ſont entre les deux Poles, dont celle du milieu eſt nommée la Zone Torride, *De Verzengde lugt-of-wereldt-ſtreek;* les deux qui la ſuivent de chaque côté ſont les Zones Tempérées, *De gemaatigde lugt-of-wereldt-ſtreeken;* & les deux autres, les Zones Glaciales, *De koude lugt-of-wereld-ſtreeken.*

ZOPISSA, ou, Poix Navale. *Pik en Teer.*

Voici comment ſe fait le Zopiſſa, ou Poix Navale. On prend de vieux pins entiérement convertis en torches, que l'on met en piéces, comme ſi on en vouloit faire du charbon. Enſuite on fait une aire un peu élevée & voutée au milieu, & qui pend également vers ſes extrémités. Elle eſt cimentée & pavée de plâtre, afin-que la liqueur que doit rendre la torche de pin, puiſſe plus facilement couler au canal qui environne cette aire. On acommode les piéces de torche en maniére de bûcher, & on couvre & environne ce bûcher de branches de peſſes & de ſapin, après-quoi on le boûche avec de la terre, afin-qu'il n'en puiſſe ſortir ni fumée ni flamme. Cela étant fait on y met le feu par un trou qui eſt à la cime, ainſi qu'on fait au charbon, & alors la flamme qui ne ſauroit s'échaper, rend une chaleur plus véhemente au tas de bois qui eſt amaſſé, ce qui fait fondre la poix qui coule par le pavé de l'aire, & tombe dans le canal dont elle eſt environnée, & de ce canal en d'autres qui rendent la poix en de certains creux faits dans la terre, & bien munis d'ais, afin-que la poix ne ſoit point beuë par la terre. Quand le tas s'abaiſſe & qu'il ne coule plus de poix, c'eſt une marque que l'ouvrage eſt achevé. Quand le Zopiſſa n'eſt point mêlé avec la ſuïe des branches d'arbres dont il coule, il s'apelle auſſi Poix navale: mais quand il eſt mêlé c'eſt ce qu'on apelle ſimplement Poix.

ADDITIONS
ET
CORRECTIONS

A.

ABREUVER un vaiſſeau. *Een ſchip waateren.*

C'eſt y jetter de l'eau quand il eſt achevé de conſtruire, & l'en emplir entre le franc-bord & le ſerrage, pour éprouver s'il eſt bien étanché, & s'il n'y a point de voie d'eau.

AFFRETEMENT. Cet article porte que c'eſt Nolis ſur la Méditerranée; cependant l'Ordonnance fait le mot Nolis ſinonime de Fret, & non-pas d'Affretement.

AFRAICHE. Le vent Afraîche. *De windt die wakkert.*

C'eſt un terme du commun des matelots, pour dire que le vent fraîchit. Voiez, Fraîchir & Frais.

AFRAICHE. *Waai op.*

C'eſt le terme dont les matelots ſe ſervent pour ſouhaiter qu'il ſe lève un vent frais.

A.

AIGU. Vaiſſeau Aigu, Aigu par l'avant, Aigu par l'arriére. *Scherp. Een ſcherp ſchip, ſcherp voor, ſcherp agter.*

C'eſt un vaiſſeau qui eſt étroit en ſon deſſous, ou par les façons.

ALLONGES d'écubier. Cet article eſt corrigé ſous le mot Ecubiers, après la figure.

APPAREIL de mâts & de voiles. *Een heel gereedtſchap van maſten en zeilen.*

ARBALETE à glace. *Spiegel-boog.*

La figure en eſt dans la planche qui eſt auprès du mot Nocturlabe.

ARMEMENT. *Wapeninge en manninge.* Voiez, Armement.

AUBINET, Saint-aubinet. *Een half-dek voor.* Voiez, Aubinet.

B.

BANDE de ſabords. *Laag van poorten.*

C'eſt toute une rangée de ſabords ſur le côté d'un vaiſſeau.

BASTON, ou Bâton de Juſtice. *Roer-ſtok, Provooſt-ſtok.*

C'eſt le bâton du Prévôt.

BAU. Pag. 79. ligne 6 que les baux doivent avoir *la moitié* de l'épaiſſeur de l'étrave priſe en-dedans. Otez, *la moitié*, & liſez, que les baux doivent avoir l'épaiſſeur &c.

BITTES. Page 85. ligne 1. ſous les figures. DD. ſervent à paſſer de groſſes chevilles de fer, lors-que &c. Liſez. DD. Trous qui ſervent à paſſer de groſſes chevilles de fer, nommées Pailles de bittes, lors-que &c.

BOIS. Page 96. ligne 3. Un mât de 18. palmes & trois quarts de palme de *circonférence*, Liſez, *diamétre*, & par-tout dans cette page & dans les deux ſuivantes où il y a *circonférence*, il faut lire *diamétre.*

BORDER à quein. Page 18. *Met een vlerkinge opboeijen, De boei-planken over malkanderen vlerken.* Liſez, *Met zoom-werk opboeijen,*

BOULON, ou Eſſieu de poulie. *Naagel.*

BOUT de beaupré. *Vitſteeker.*

C'eſt un mâtercau qui fait ſaillie ſur l'étrave, dans les petits bâtimens qui n'ont point de beaupré.

C.

CAP de mouton de martinet. Cet article eſt corrigé ſous le mot, Moques de trelingage.

COQUERON. *Voor-onder.*

C'eſt ainſi que quelques-uns nomment une petite chambre, ou retranchement, qui eſt à l'avant des petits bâtimens, ſur-tout de ceux qui naviguent dans les eaux internes, parce-qu'il y ſert de cuiſine.

COUPER la lame. *De baaren ſnijden, Dwars zees zeilen.*

C'eſt quand la pointe du vaiſſeau fend le milieu de la lame, & paſſe au-travers.

COURBATONS, ou Taquets de hune. L'article traduit ſous ce mot n'eſt pas bon: on le retrouve comme il doit être ſous le mot Hune, page 498. ligne derniére.

CROISETTES. *Slot-hout van de vlagge-ſtok.*

C'eſt ainſi que quelques-uns appellent la clef, ou les chevilles qui joignent & entretiennent le bâton du pavillon avec le mât qui eſt deſſous.

D.

DEMOISELLES. Voiez, Liſſes de porte-haubans.

GISANT. Vaiſſeau Giſant. *Een vaſt geſeten ſchip.*
C'eſt un vaiſſeau qui touche au fond. On exprimera le nom du vaiſſeau, le lieu où il ſera Giſant, ou flotant.

P.

PAVILLON de Calais. Page 602. au-deſſus du mot Pavillon de Dunquerque. Il eſt bleu traverſé d'une croix blanche.

PAVILLON de l'Empire. Page 603. Sous le mot Pavillon d'Oſtende. Il eſt jaune, ou d'or, chargé de l'Aigle Impérial de ſable à deux têtes, diadémé, langué, becqué & membré de gueules, tenant dans ſa ſerre droite une épée nuë, & dans ſa gauche un ſceptre; ou ſelon d'autres, dans ſa ſerre droite une épée nuë & un ſceptre; & un monde dans ſa gauche.

PAVILLON de Sleeſwic Holſtein. Page 604. Sous le mot, Autre Pavillon de Hambourg. Il eſt rouge chargé des armes de Sleeswijck.

AUTRE PAVILLON de Danemarc, où la pointe de la croix blanche eſt échancrée & ſort entre les deux autres pointes rouges. Page 604. Sous le mot Pavillon de Danemarc.

PAVILLON de Viſmar. Page 604. Sous le mot Pavillon de Lubec. Il eſt de ſix lez rouges & blanches, la premiére du haut rouge.

PAVILLON de Conisberg. Page 604. Sous le mot Pavillon d'Elbing. Il eſt de ſix lez noires & blanches, la premiére du haut noire.

PAVILLON de Riga. Page 604. Sous le mot Pavillon de Courlande. Il eſt bleu traverſé d'une croix jaune, ou d'or, chargée au milieu, ou en cœur, d'un écuſſon de gueules aux deux clefs d'argent, adoſſées & paſſées en ſautoir.

PAVILLON de Revel. Page 604. Sous le mot précédent. Il eſt de ſix lez bleuës & blanches, la premiére du haut bleuë.

PAVILLON des vaiſſeaux marchands Eſpagnols. Page 605. Sous le mot Autre Pavillon d'Eſpagne. Il eſt de trois lez, la plus haute eſt rouge, celle du milieu eſt blanche, & la plus baſſe eſt bleuë.

AUTRE Pavillon de Portugal. Page 606. au-deſſus du mot Pavillon de Port-à-port. Il eſt écartelé d'une croix noire, ou de ſable; bandé de huit bandes à chaque quartier, rouge, bleu & blanc; le premier ou franc-quartier chargé d'une croix blanche.

PAVILLON de Modéne. Page 606. Sous le mot Pavillon de Monaco. Il eſt rouge écartelé d'un Aigle blanc, ou d'argent.

PAVILLON de Salé. Page 607. Sous le mot Pavillon d'Alger. Il eſt rouge & ſe termine en pointe.

V.

VIGOTS de racage. Voiez, Bigots.

Page 607. *ligne* 16. Pavillon des galéres, *liſez*, E'tendard des galéres. *l.* 34. huit griffes, *l.* cinq griffes.

F I N.

POUR Placer les Figures des Vaisseaux.

Barque Eſpagnole. Pag. 67.
Boyer. Pag. 120.
Brulot. Pag. 128.
Buche. Pag. 130.
Cague. Pag. 142.
Flûte. Pag. 418.
Frégate. Pag. 452.
Houcre. Pag. 492.
Semale. Pag. 690.
Vaiſſeaux qu'on lance à l'eau. Pag. 511.
Yacht. Pag. 770.

Autres Figures.

Arbalête, Quart de Nonante, & Compas E'quinoxial. Pag. 37.
Arcaſſe. Pag. 40.
Bouſſole ou Compas de Route, & Compas de Variation. Pag. 248.
Compas de Proportion. Pag. 249.
E'peron. Pag. 364.
Nocturlabe, & Arbalête à glace. Pag. 581.
Pavillons. Pages, 602. 604, & 606.
Roſe des vents. Pag. 673.

28 T.

BSB Bayerische StaatsBibliothek

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Aubin, Nicolas,

Dictionnaire de Marine

Amsterdam 1702

Res/4 A.hydr. 29
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10871859-7